

- 6. JUNI 1997



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. N^o 1. BERLIN, DEN 3. JANUAR 1914.

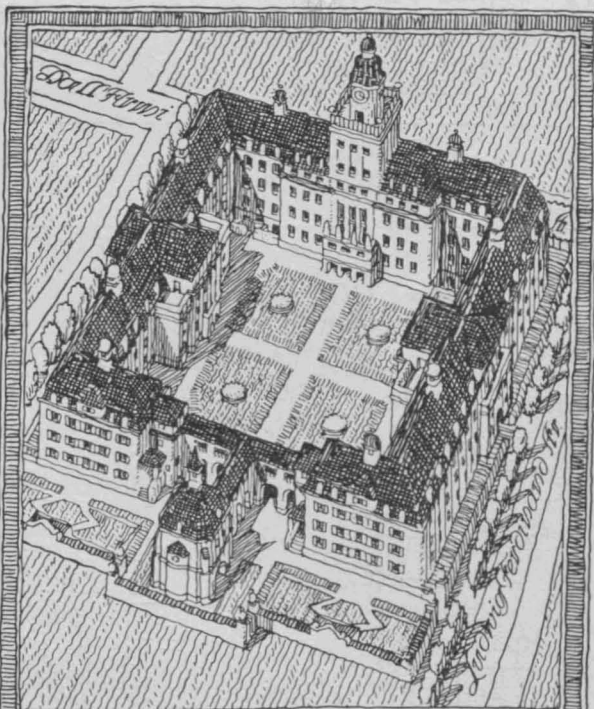
Das neue Bürgerheim an der Dall'Armi-Straße in München.

Architekt: Städtischer Baurat Dr.-Ing. h. c. Hans Grässel in München.

Hierzu eine Bildbeilage.



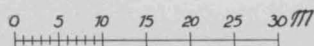
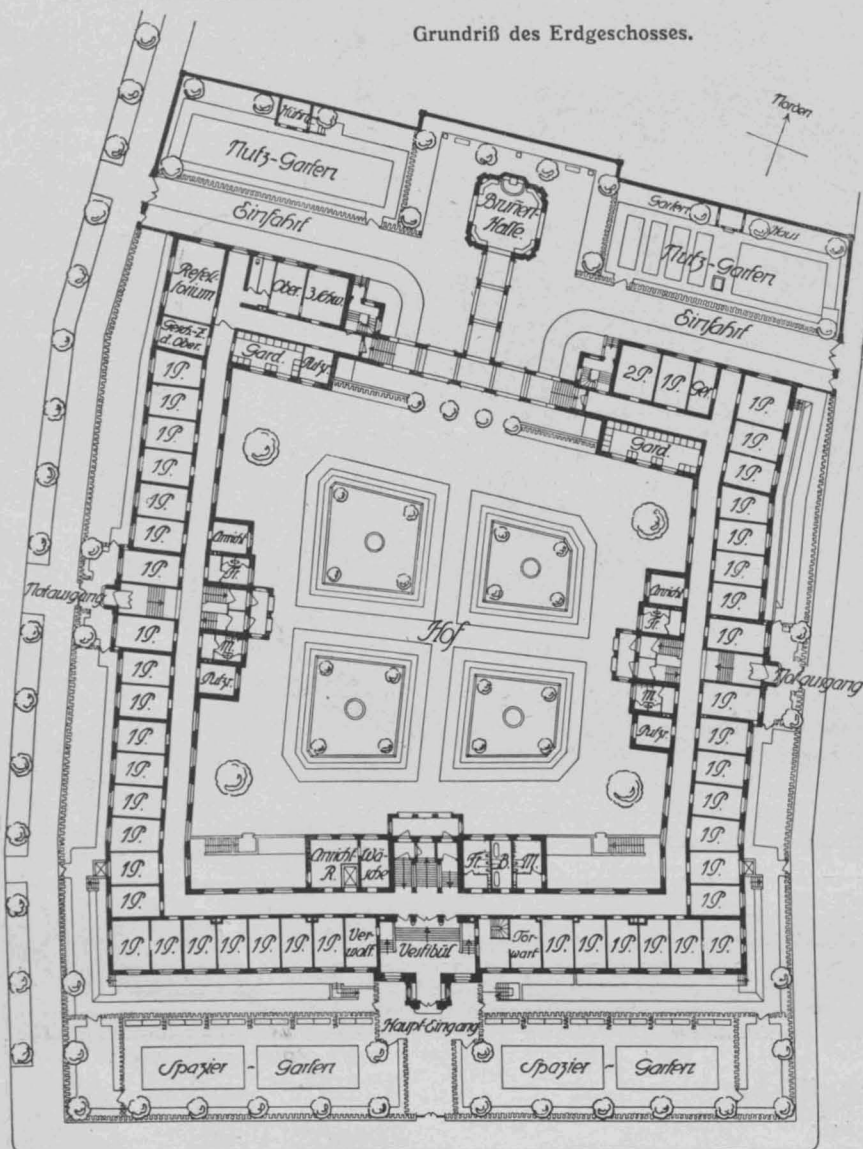
Das neue Münchener Bürgerheim ist eine Altersversorgungs-Anstalt. Es tritt in eine Reihe ähnlicher Anstalten, die unter der Verwaltung des Magistrates den Zweck haben, die Daseins-Bedingungen bedürftiger Einwohner im Alter nach Möglichkeit zu verbessern. Die bedeutendsten Stiftungen dieser Art sind die 1204 begründete Stiftung des Heiliggeist-Spitals und die 1626 errichtete Stiftung des Joseph-Hospitals. Beide Stiftungen können 800 verarmte und erwerbsunfähige Münchener Bürger beider Geschlechter aufnehmen. Daneben besteht jedoch auch die Möglichkeit, nicht verarmte, aber erwerbsunfähige alte Bürgersleute aufzunehmen, deren Einkommen nicht so groß ist, daß sie damit ihren Lebensabend ohne fremde Hilfe bestreiten könnten. Diese Fürsorge erwies sich aber bei dem schnellen Wachstum der Stadt schon längst nicht mehr als ausreichend, sodaß ein besonderes größeres Altersheim ein dringendes Bedürfnis wurde. Zu einem solchen wurde bereits 1903 eine Stiftung von 14400 M. gemacht. 1910 jedoch erfolgte die bedeutende Stiftung, welche die sofortige Ausführung ermöglichte. Es war der königliche Kommerzienrat Heinrich v. Dall'Armi, der erklärte, einen Betrag von 500000 M. für die Errichtung eines Bürgerheimes zur Verfügung zu stellen. Der Stifter stellte außerdem in Uebereinstimmung mit seiner



Das neue Münchener Bürgerheim gestiftet von Heinrich und Stefanie von Dall'Armi erbaut in den J. 1910-13 nach den Plänen u. unter der Leitung von Stadtbaurat Dr. Hans Grässel.

Oben: Deckenbild im Haupteingang.

Grundriß des Erdgeschosses.



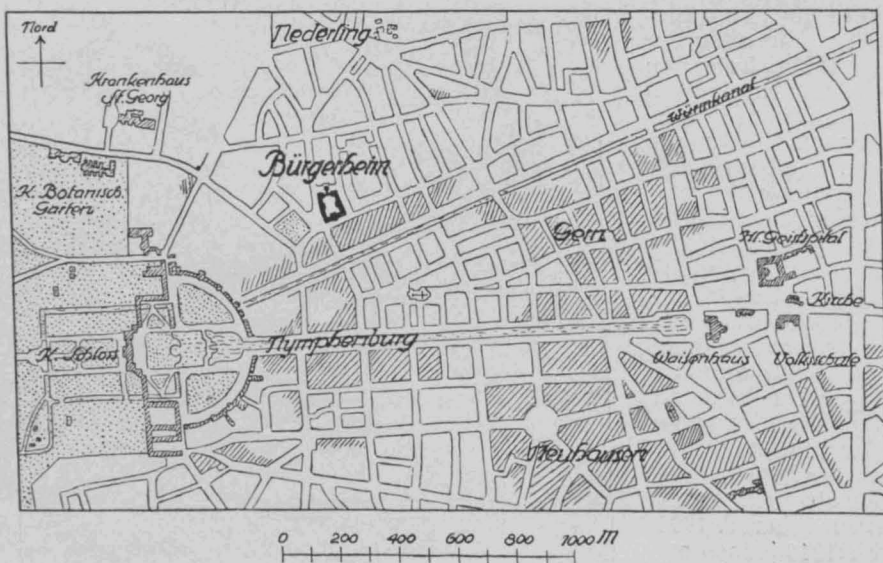
rang. Auf eine Erweiterungsmöglichkeit bis auf 150 Plätze war Bedacht zu nehmen. Die Aufzunehmenden sollen nicht unter 60 Jahren sein; jeder Bürger erhält 1 Zimmer, Eheleute erhalten 2 Räume. Die Einrichtung der Zimmer ist mitzubringen. Die monatliche Verpflegungssumme beträgt 30 M.

Am 18. Januar 1910 nahm der Magistrat die hochherzige Stiftung an, beschloß die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des Bauplatzes und beauftragte Hrn. städt. Baurat Dr. Hans Grässel mit der Aufstellung des Entwurfes. Die gesamten Baukosten dieses Entwurfes waren mit 812 000 M. berechnet. Nachdem durch das Entgegenkommen der Terrain-Aktien-Gesellschaft Herzogpark München-Gern, die der Gemeinde eine stattliche Fläche unentgeltlich überließ, der Bauplatz auf 9100 qm gebracht war, konnte der Baubeginn beschlossen werden, und zwar sollte zunächst der südliche Bauteil an der früheren Savoyen-Straße, jetzt Dall'Armi-Straße, für 50 Insassen errichtet werden. Am 15. Okt. 1910 fand die Grundsteinlegung statt und am 26. Aug. 1911 wurde der I. Teilbau durch den Stifter an die Stadt-Gemeinde München übergeben. Die Baukosten betrugen 407 800 M.; die Einrichtungs-Kosten der Betriebs- und Wirtschafts-Räume 20 000 M., die Kosten für Herstellung der Umgebung, sowie für Gas-, Wasser- und Strom-Zuleitung 51 000 M.

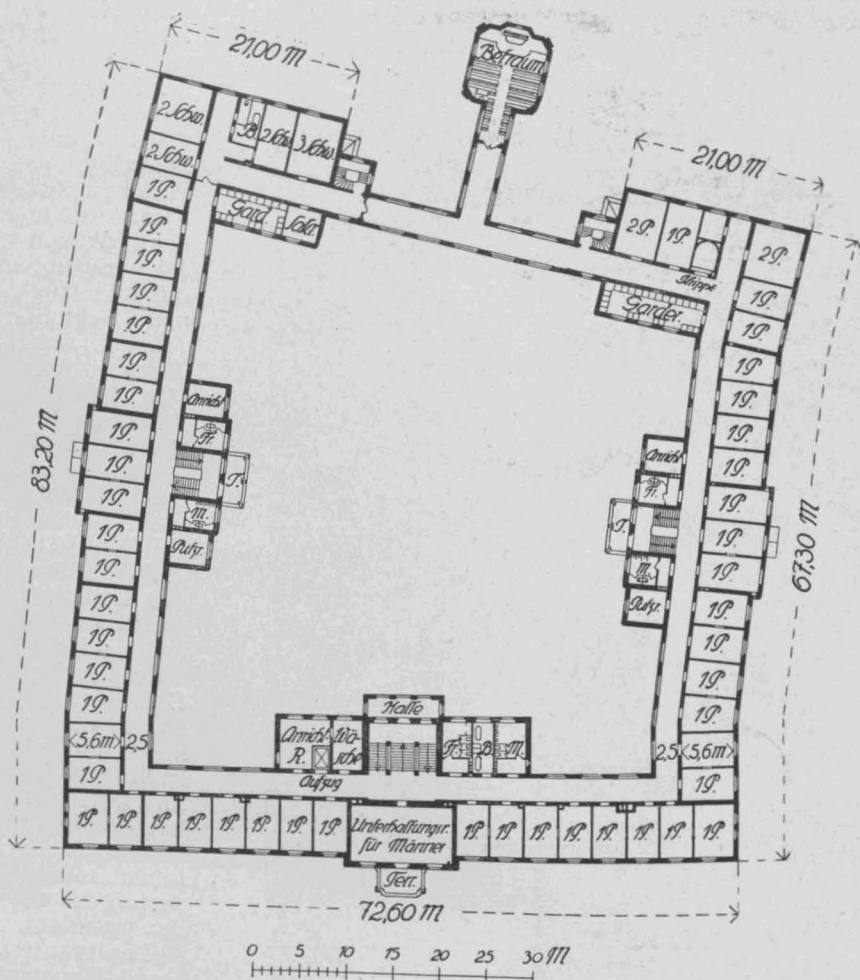
Die große Nachfrage nach Wohnungen hatte den Stifter veranlaßt, den II. Teilbau, den westlichen Flügel, dessen Errichtung ursprünglich nicht so bald beabsichtigt war, schon jetzt auszuführen. Er wurde am 27. April 1911 begonnen und war am 1. April 1912 bezugsfertig. Seine gesamten Kosten betrugen 348 000 M. Er bietet Raum für 52 Insassen.

Den III. Teilbau, den östlichen Flügel, wollte der Stifter erst nach seinem Tode aufführen lassen. Am 3. Nov. 1911 erklärte er jedoch, im Interesse der besseren Erscheinung des Baues diesen schon jetzt vollenden lassen zu wollen. Die Arbeiten hierzu begannen am 22. April 1912;

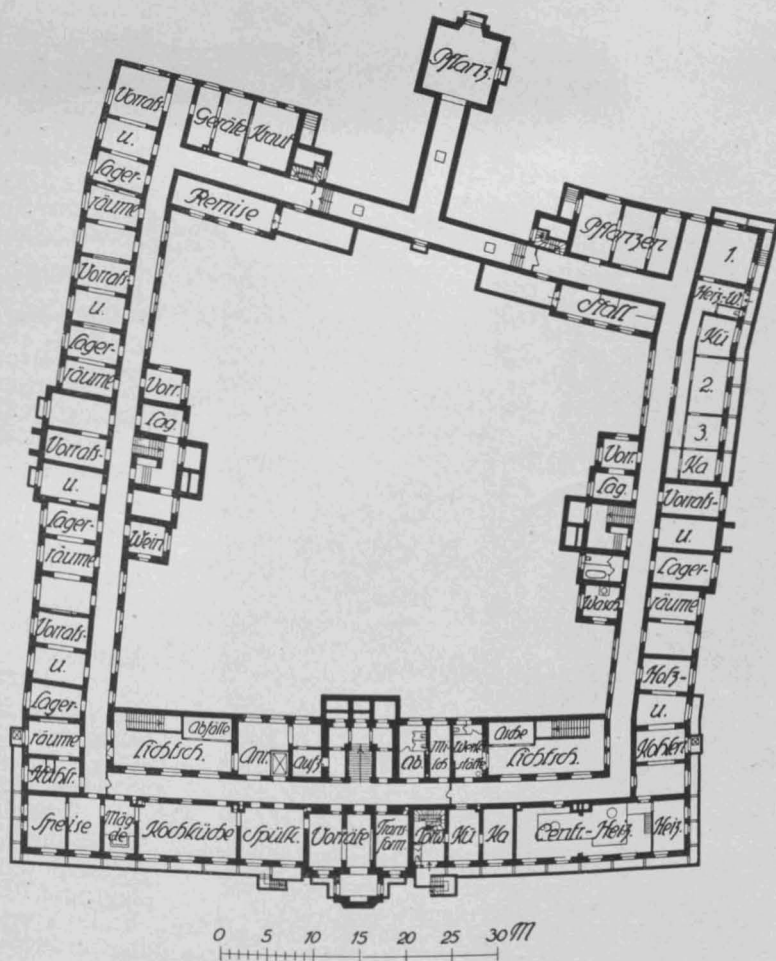
am 1. April 1913 wurde er durch 53 Insassen bezogen. Der Bau liegt nordöstlich in geringer Entfernung vom Nymphenburger Schloß. Er erstreckt, wie der Lageplan zeigt, seine Hauptachse von Nord nach Süd und umschließt als ein unregelmäßiges Viereck einen inneren Hof, wobei die Nordseite im Erdgeschoß teilweise in Bogengänge aufgelöst ist. Ueber



Ehefrau in sichere Aussicht, daß nach Ableben des überlebenden Ehegatten eine gleich große Summe zum weiteren Ausbau der Anstalt gegeben werde. Mit dieser hochherzigen Stiftung war die Verwirklichung der Anstalt gegeben. Diese sollte zunächst für 50 verarmte Bürger angelegt werden. Die Angestellten des Geschäftes des Stifters erhielten den Vor-



Grundriß des ersten Obergeschosses.



Grundriß des Untergeschosses.

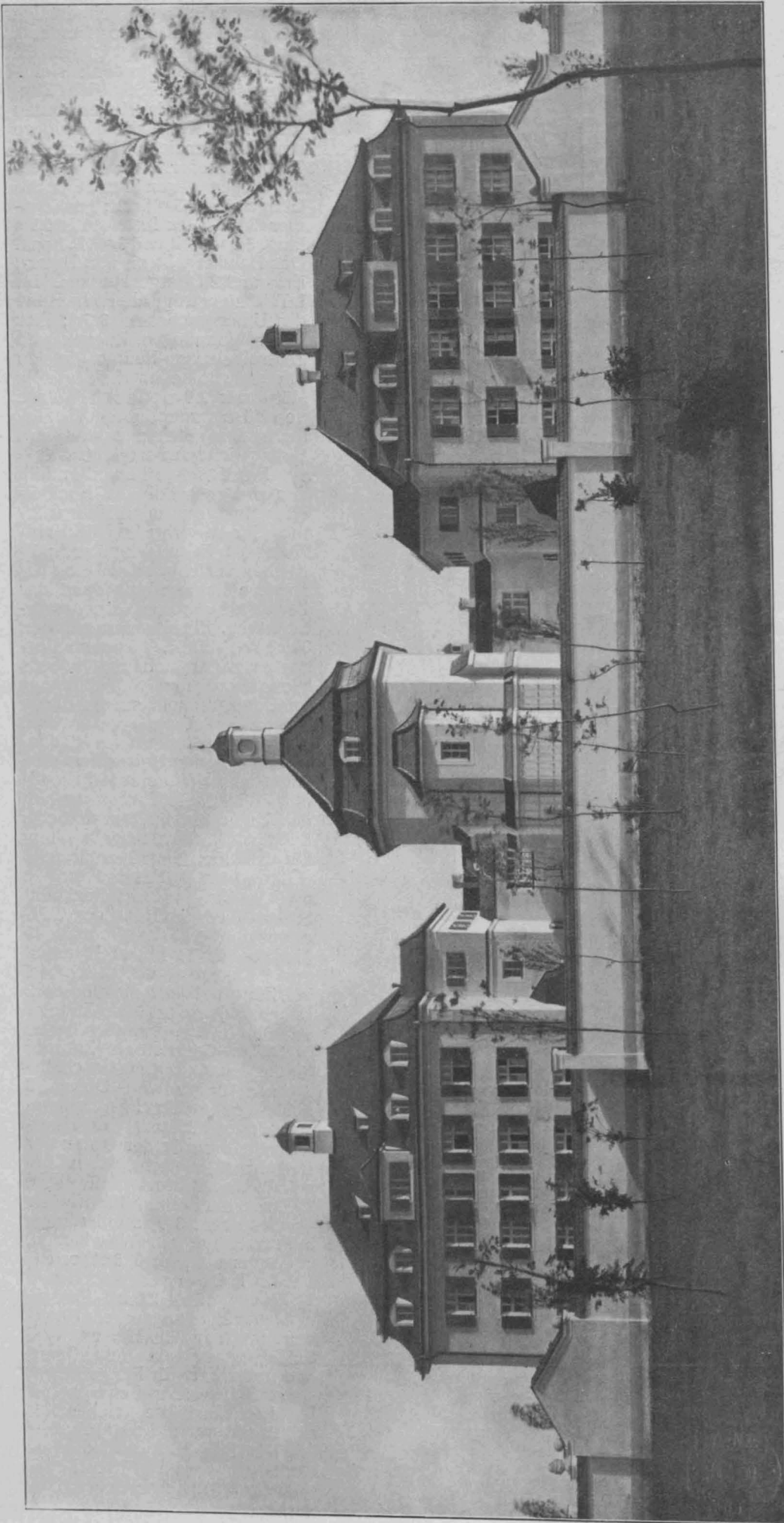
diesen Bogengängen befindet sich nur noch ein Korridor-Geschoß. Von hier aus springt gegen den Garten der Betraum der Anstalts-Schwester vor. Sämtliche Zimmer sind an die Außenfronten gelegt, während die Korridore den Hof umziehen. Auch die Treppenhäuser, Aborte und Bäder liegen gegen den Hof. Die Gänge sind 2,5 m breit; das Zimmer eines jeden Insassen ist 5,5 m lang, 3,5 m breit und 3 m i. L. hoch. Das Haus erhebt sich in Unter-, Erd- und 2 Obergeschossen. Im I. Teilbau beträgt die lichte Höhe des Untergeschosses 3,5 m; hier liegen Wohnungen, Küchen- und Zentralheizungs-Räume. In den übrigen Bauteilen beträgt die Höhe nur 2,9 m. Durch Anlage von Böschungen in den Vorgärten ist eine gute Beleuchtung des Untergeschosses erreicht.

Im südlichen Bauteil enthält das Untergeschoß die Kochküchen-Anlage mit den Nebenräumen für die Vorräte, die Kühl-Anlage für Fleisch und Bier, Spül-Küche, Anrichterraum. Eine besondere Raumgruppe dient der Zentralheizung und Warmwasserbereitung. Eine Wohnung für den Torwart, unmittelbar vom Vorgarten zugänglich, besteht aus Wohnküche und Schlafzimmer im Untergeschoß, sowie, durch eine innere Treppe verbunden, zwei Wohnzimmern im Erdgeschoß. Für den Heizer liegt eine Dreizimmer-Wohnung im östlichen Flügel. Außerdem enthält das Untergeschoß Waschküche, Bad für die Bediensteten, Stallung für drei Pferde und zahlreiche Aufbewahrungs-Räume.

Das Erdgeschoß liegt acht Stufen über der Höhe des Gehweges der Straße und enthält 46 Zimmer für 34 Einzel-Insassen und 7 Ehepaare, von welchen 5 je 2 Zimmer besitzen, während 2 Ehepaare je ein größeres Zimmer erhalten haben. Daneben liegen in diesem Geschoß ein Zimmer für die Verwaltung, ein Geschäftszimmer für die Haus-Oberin, 3 Schlafzimmer für Pflegeschwestern (zur Führung der Hauswirtschaft wurde der Orden der Barmherzigen Schwestern berufen), ein Refektorium für diese, 2 Garderobenräume für Kleider der Insassen, 3 Anrichterräume, 2 Putzräume, ein Waschraum, ein Baderaum, sowie 3 Aborte.

Im I. Obergeschoß liegen 52 Zimmer für 4 Einzel-Pensionäre und 25 Ehepaare, ein Unterhaltungsraum für Herren, drei Schlafzimmer, ein Nähzimmer, Bad und Abort für Pflegeschwestern, Schwestern-Betraum mit Sakristei, sowie die gleichen Nebenräume wie im Erdgeschoß.

Das II. Obergeschoß enthält 56 Zimmer für 44 Einzel-Personen und 8 Ehepaare, einen Unterhaltungsraum für Damen, so-



Nördliche Außenansicht.

wie die Nebenräume der übrigen Geschosse. Im Dachgeschoß liegen 10 Dienstboten-Zimmer, ferner die elektrisch betriebene Waschküchenanlage mit Bügelzimmer, Schnell-Trockenraum, Trocken-Speicher, 4 Betten-Räume mit Terrassen, Geräteräume usw.

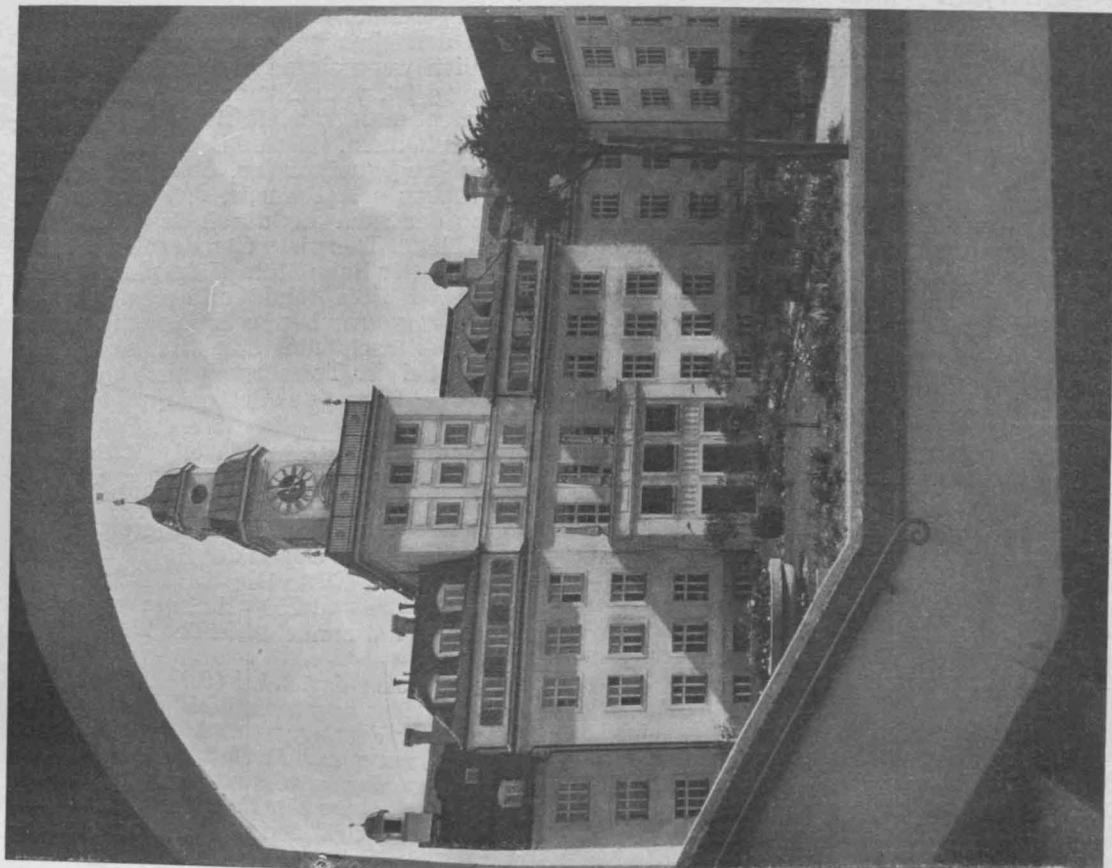
Im Aufbau und in der architektonischen Behandlung des Gebäudes wurde der einfache, schlicht

bürgerliche Charakter, welcher seiner Bestimmung entspricht, mit Erfolg festzuhalten versucht.

Die architektonische Gliederung ist auf das sparsamste beschränkt; die Mauern sind weiß verputzt und die Fenster mit grünen Klappläden versehen. Die Portale wurden in Tuffstein, die Dach-Rinnen und die Abfall-Rohre in Kupferblech ausgeführt. Das Dach ist mit roten Ziegeln gedeckt. Es spricht also in der Wirkung das farbige Element stark mit. Der Haupt-Eingang ist durch einen architektonisch gegliederten Vorbau, die Notausgänge der Seitenfassaden sind durch Portal-Einfassungen ausgezeichnet. Sowohl an der Vorder- wie an den Seitenfassaden sind Vorgärten angelegt; der 16,5 m breite Vorgarten an der Südseite des Hau-

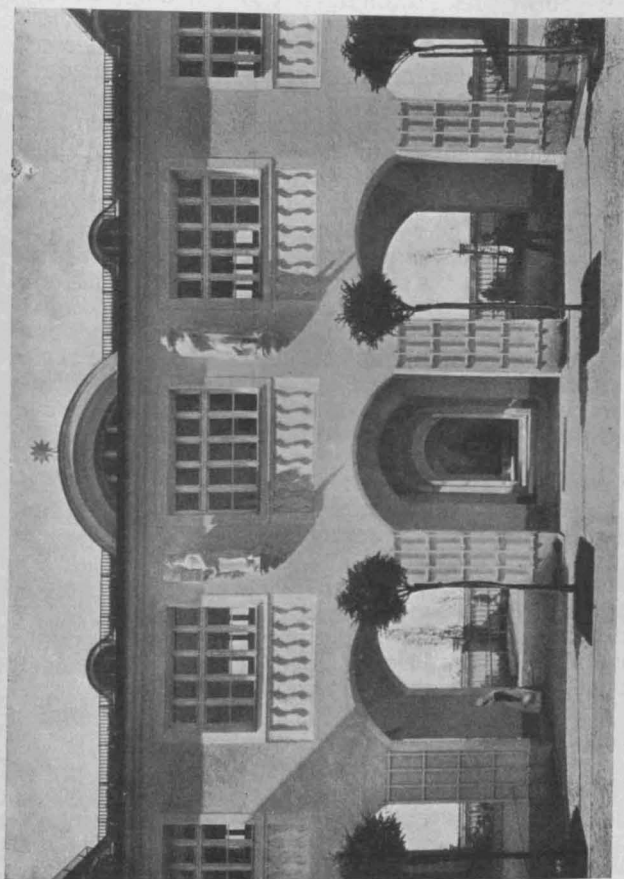
ses enthält sonnige und durch Hecken geschützte Sitzplätze im Freien. An den beiden Seitenfassaden sind die Hausfluchten gegen die Straßenflucht zu-

eine Einfahrt vom Hause getrennt, beiderseits einer unter dem Betsaal angeordneten Brunnenhalle die Nutzgärten. Die Vorgärten sind durch Liguster-

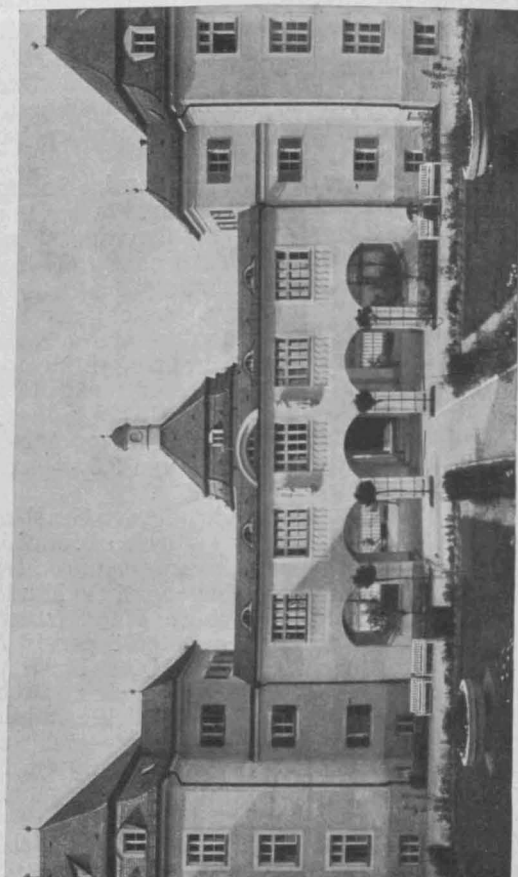


Ansicht des südlichen Bauteiles vom inneren Hof mit dem Turmbaubau über dem Treppenhaus.

Das neue Bürgerheim an der Dall'Armi-Straße in München.
Architekt: Städtischer Baurat Dr.-Ing. h. c. Hans Grässel in München.



Mittelbau des nördlichen Verbindungsteiles.



Nördlicher Verbindungsteil, vom inneren Hof gesehen.

rückgesetzt, sodaß die hier angelegten Vorgärten den Eindruck des Wohnlichen, der dem Hause eigen ist, obwohl es eine große Baumasse darstellt, steigern. Auf der Nordseite der Gebäudegruppe liegen, durch

Hecken mit leichtem Heckengitter gegen die Straße abgeschlossen; sie werden außerdem an der Süd- und an der Westseite durch Kugel-Akazien umsäumt.

(Schluß folgt.)

Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden.

Von Baurat Professor W. Eberhardt in Stuttgart.



on jeher galt der große Staufenberg oder Merkur, der sich mit seinem Gipfel über 500 m über der Talsohle der Stadt Baden-Baden erhebt, als ein hervorragender Aussichtspunkt; er war aber bei der Fülle von prächtigen und bequemen Spazierwegen rund um die Bäderstadt nicht in dem Maße besucht, wie

er es bei der Großartigkeit des Rundblickes verdient hätte. Der Gedanke, den Berg durch eine Bahn zugänglich zu machen, wurde daher schon lange erwogen. Schon im Jahre 1876 wurde ein Plan für eine Zahnradbahn aufgestellt, der aber nicht verwirklicht werden konnte, da es nicht gelang, das erforderliche Gesellschaftskapital von 2 Mill. M. zusammenzubringen.

Erst im Jahre 1909 gewann der Gedanke wieder greifbare Gestalt, als vom Stadtrat beschlossen wurde, einen neuen Plan ausarbeiten zu lassen. Als System konnte diesmal nur die Förderung durch Seilzug mit elektrischem Antrieb in Betracht kommen. Der Entwurf für die Seilbahn wurde von dem Verfasser in Gemeinschaft mit Reg.-Baumeister Wasser und für die Hochbauten von Prof. Henes aufgestellt. Die schwierigen, mit großer Sorgfalt ausgeführten Gelände-Aufnahmen besorgte Stadt-Geometer Fischer, Baden-Baden. Die maschinellen Einrichtungen wurden von der Maschinenfabrik Eßlingen geplant, deren Zeichnungen und Erläuterungen über die maschinellen und elektrischen Teile der Bahnanlage für die vorliegende Beschreibung mitbenützt worden sind.

Der Entwurf, dessen Ausführung im Nachfolgenden beschrieben werden soll, fand seinerzeit die ungeteilte Zustimmung der Stadtverwaltung Baden-Baden, worauf im Juli 1911 dem Antrag des Stadtrates entsprechend die Mittel für den Bau der Bergbahn von den Stadtverordneten bewilligt wurden. Bau und Betrieb der Bahn sollten also von der Stadtgemeinde selbst übernommen werden. Bald darauf wurde mit der Herstellung der Zuführungslinie und im Juni 1912 mit dem Bau der eigentlichen Bergbahn begonnen.

Die Zuführungslinie, die schon im Sommer 1912 in Betrieb genommen wurde und für den Bergbahnbau auch als Transportbahn wertvolle Dienste geleistet hat, geht als normale elektrische Straßenbahn vom Leopolds-Platz aus, durchfährt in großen Schleifen die Villengegend am Annaberg, erreicht den Wald am Fuße des Merkur, wo sie an der unteren Station der Bergbahn ihr Ende findet. Für die Linienwahl dieser Straßenbahn-Erweiterung war auch die Erwägung mitbestimmend, daß durch sie ein großes im Besitz der Stadt befindliches Baugebiet erschlossen werden sollte. Bei einer Länge von 3,6 km erhebt sich die Straßenbahn um etwa 125 m.

Bei der Wahl der Linienführung der Seilbahn waren folgende Gesichtspunkte maßgebend: Die Linie war dem Gelände möglichst anzupassen, wodurch nicht nur die Erd- und Felsarbeiten auf ein Mindestmaß beschränkt, sondern auch die Waldflächen so wenig als möglich durch den Bahnkörper in Anspruch genommen werden sollten. Diese Forderung bedingte, für die Trasse eine solche Linie zu suchen, welche zu den Höhenkurven eine Trajektorie bildet, da ein seitliches Anlehnen der Bahnlinie an den stellenweise außerordentlich steilen Berghang die baulichen Schwierigkeiten erhöht und die Anlagekosten wesentlich verteuert haben würde.

Ferner waren bei der Trassierung die berechtigten Forderungen, welche die Erhaltung des schönen Landschaftsbildes anstreben, nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Auch aus diesem Grunde konnte eine an den Berghang gelehnte Linie, welche eine große Lücke in den schön bewaldeten Berg gerissen hätte, nicht gewählt werden.

Es ist in der Natur der Seilbahn gelegen, die Linie möglichst geradlinig zu führen und es ist nicht zu verkennen, daß eben gegen die schnurgerade Linie, namentlich wenn sie an eine weichgeformte Bergkuppe gelegt ist, vom Standpunkt des Naturschutzes aus nicht unbegründete Bedenken geltend gemacht werden können. Diesen Bedenken konnte einmal dadurch begegnet werden, daß die Linie so auf den Bergrücken gelegt wurde, daß sie für den Beschauer von der Stadt aus durch den Wald fast ganz verdeckt bleibt. Dann ist weiter durch die Knikung der Linie in der Bahn-Mitte (Lageplan, Abbildung 1) erreicht, daß die Bahn von keinem Standpunkt aus in ihrer ganzen Länge übersehen werden kann. Wurde die Einschaltung eines Bogens in der Mitte der Bahn bei der Trassierung auch in erster Linie durch die Gestaltung des Geländes mit bedingt, so konnte der Vorteil, den diese Wahl gleichzeitig für die Erscheinung der Anlage bietet, nicht unbeachtet bleiben.

Die beiden Strecken aufwärts und abwärts von der in der Mitte der Bahn im Bogen liegenden Ausweiche sind gerade. Der Bogen der Bahntrasse hat einen Halbmesser von 400 m. Die Ausweiche selbst erhielt Bogen mit 200 und 250 m Halbmesser. Alle Bogenhalbmesser sind zunächst in der Wagrechten gemessen.

Das Längsprofil der Bahn (Abbildung 2) ist im wesentlichen schon durch die Wahl der Linie gegeben. Bei genauer Festlegung mußte noch auf die günstige Ueberführung der Merkur-Straßen Rück-sicht genommen werden, sowie auch darauf, daß im oberen Teil der Bahn, wo der Bahnkörper aus den später zu erörternden Gründen aus Mauerwerk hergestellt wird, größere Erhebungen der Gleislage über das Gelände vermieden wurden, während im unteren Teil größere Aufschüttungen deshalb ohne Belang sind, weil hier die Gleislage auf beweglicher Schotterbettung erfolgen kann. Endlich ist die Trassierung so erfolgt, daß keinerlei Höhentransport für die Aushubmassen zu leisten war. Die Aushubmassen wurden, sofern sie nicht als Steinmaterial für den Bau Verwendung fanden, in die tiefer liegenden Auffüllungen eingebaut.

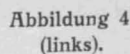
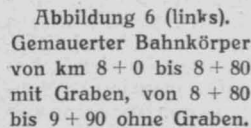
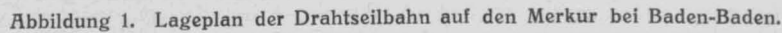
Die geringste Steigung im unteren Teil der Bahn beträgt 23,5 %, die größte Steigung im oberen Teil 54 %. Die Uebergangs-Kurven zur Ausrundung des Steigungswechsels sind mit Bögen von 2000 m Halbmesser so ausgebildet, daß ein Abheben des Seiles von den Tragwellen selbst im ungünstigsten Belastungsfalle nicht möglich ist, denn eine genaue rechnerische Untersuchung zeigt, daß auch bei der stärksten Spannung des Seiles die Krümmungs-Halbmesser der Kettenlinie immer noch wesentlich kleiner sind als 2000 m. Der im oberen Teil über 400 m lange Ausrundungsbogen gibt der Linie eine weiche elegante Führung, die sich nicht nur auf dem Plan zeigt, sondern in der Natur in recht wirkungsvolle Erscheinung tritt.

Die Länge der Linie in der Wagrechten gemessen ist 1128,75 m, in der Steigung gemessen 1192,14 m zwischen den beiden Pufferwänden an den Endpunkten. Der Höhen-Unterschied zwischen den beiden Endstationen beträgt 370,7 m.

Im unteren Teil der Strecke bis zu einer Steigung von 30 % wurde der Bahnkörper als Schotterbettung ausgeführt. Neben dem Vorteil einer billigen Herstellung bot diese Anlage den weiteren Vorzug, daß die Bettung auf höheren Anschüttungen aufgebracht werden konnte. Die Bettung besteht aus einer 20 cm starken Buntsandstein-Unterlage und einer abgelegenen 15 cm starken Porphyrschotterlage; sie ist beiderseits durch Randsteine gefaßt.

Bei Steigungen über 30 % ist die Anwendung der Schotterbettung nicht mehr zu empfehlen und bei Steigungen von mehr als 45 % überhaupt unmöglich,

unteren Teil 1,6 m lange Schwellen von Γ -Profilform verlegt, während in dem gemauerten oberen Teil ungleichschenkelige Winkleisen verwendet wurden. Um ein Abrutschen des ganzen Oberbaues mit dem Schotterbett zu verhindern, sind im unteren Teil an jedem dritten Schienenstoß, also in Entfernungen von 30 zu 30 m, kräftige Betonklötze in den gewachsenen Boden eingelassen, an welche das Gleis angehängt

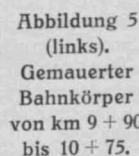
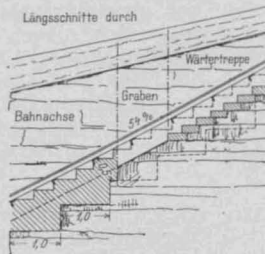


in der Auffüllung.

Abbildung 4 (links).

Schotter-Bahnkörper
von km 0 + 60 bis 1 + 70
" " 3 + 80 " 5 + 40
" " 6 + 94 " 7 + 45

Abbildung 2. Höhenplan der Merkurbahn.
Höhen im zweifachen Maßstabe.



kommt, ist daher der Unterbau durchweg gemauert, und zwar aus gewöhnlichem Bruchstein-Mauerwerk in Kalkmörtel, nur die obere Deckschicht ist in Zementmörtel ausgeführt. Die Abbildungen 3—6 zeigen die Profil-Normalien, nach diesen beträgt die Kronenbreite bei der Schotterbettung 2,6 m und bei dem gemauerten Bahnkörper 1,5 m. Als Querschwellen wurden in dem geschotterten

ist. Im oberen Teil sind die Winkelschwellen mit Zementmörtel satt eingemauert und an den Stoßschwellen, sowie in der Schienenmitte, d. i. dort, wo die Klemmplatten in besondere Stemmmaschen eingreifen, ist das Gleis noch durch kräftige Anker mit dem Mauerwerk verbunden, denn bei plötzlicher Bremsung in rascher Talfahrt hat der Wagen, da er nicht in seinem Schwerpunkt abgebremst werden

kann, das Bestreben, sich zu heben und den Oberbau aufzureißen. In stark geneigter Bahn ist daher der Oberbau in den Unterbau solid zu verankern, wie auch die Wagen an den Oberbau festzuklammern sind (siehe unten).

Entlang der ganzen Bahn führt eine schmale, aus

Steinplatten gebildete Wärtertreppe. Die Bahngräben sind, sofern sie nicht in den Fels eingehauen wurden, durchweg mit Pflaster versehen, das in den oberen steilen Strecken noch eine Ausfugung mit Mörtel erhalten mußte. (Vergleiche die Querprofile Abbildungen 4—7, S. 7). —

(Fortsetzung folgt.)

Veränderungen in der badischen Staatseisenbahn-Verwaltung.



ir erhalten hierzu aus Baden die folgende Zuschrift: Im Herbst 1913 sind 3 Beamte in den Ruhestand getreten, die im badischen Eisenbahnbau lange Jahre eine führende Stellung eingenommen haben: die Hrn. Geh. Rat Wasmer, Geh. Ob.-Brt. Baumann und Geh. Ob.-Brt. Kräuter. Die Bedeutung der Aufgaben, die ihnen übertragen waren, und die Art, wie sie diese gelöst haben, rechtfertigt, ihnen hier einige Worte zu widmen.

Geh. Rat Adolf Wasmer ist 1842 in Karlsruhe geboren. Er besuchte dort das Gymnasium, die damals bestehende Vorschule des Polytechnikums und dann die drei mathematischen Klassen und die Ingenieurschule des Polytechnikums. 1863 wurde er nach bestandener Staatsprüfung im Bauingenieurfach als „Ingenieur-Praktikant“ in den badischen Staatsdienst aufgenommen, wo er 1872 Bezirksingenieur-Praktikant (damals erste Anstellung mit festem Gehalt), 1874 Ingenieur I. Klasse, 1881 Bahnbauinspektor und 1886 Baurat und Kollegialmitglied der General-Direktion der Staatseisenbahnen wurde. Während der Praktikantenzeit war er in den verschiedenen Teilen des badischen Landes bei Bahnbauten beschäftigt, so in Wertheim, Mannheim (Bau des alten Rangier-Bahnhofes), Gerlachsheim (Bahnhofbau Osterburken), Meßkirch. Dazwischen wurde er (1868) mit der Abnahme von Gußstahlschienen in den Hüttenwerken am Niederrhein betraut. In demselben Jahre legte er seiner Oberbehörde eine Denkschrift über die geometrische Anordnung von Weichen-Anlagen vor, die deren besondere Anerkennung fand.

Als Ingenieur I. Klasse wurde er zunächst in Buchen mit den Vorarbeiten für die Bahn Seckach—Milteneck und 1875 mit der Leitung der Arbeiten für den Bahnbau Hausach—Schiltach mit dem Wohnsitz in Wolfach beauftragt. Mit der Ernennung zum Bahnbau-Inspektor wurde Wasmer der General-Direktion in Karlsruhe als Inspektionsbeamter für das Unterland zugeteilt. Als Kollegial-Mitglied führte er das Respiat über die Bahnunterhaltung und -Neubauten im Unterland. Im Jahre 1896 wurde Wasmer zum Ober-Baurat, 1898 zum Baudirektor und Vorstand der Bauabteilung der General-Direktion ernannt, 1908 erhielt er den Titel Geh. Ober-Baurat und 1913 bei seinem Rücktritt den Titel Geheimer Rat. Auch als Abteilungs-Vorstand übernahm er neben den allgemeinen Vorstands-Geschäften das Respiat für verschiedene bedeutende Bauten, wie die Bahnhofbauten in Oos, Bruchsal, die neueren Hafenbauten in Mannheim, die Bahnen Walldürn—Amorbach und Mosbach—Dürrheim. Von ihm rühren ferner die ersten Entwürfe für die Murgtalbahn Weisenbach—Landesgrenze und die Bahn Titisee—St. Blasien, sowie für den neuen Personen-Bahnhof in Karlsruhe her. Die bedeutendsten Werke, die nach seinem Entwurf und unter seiner Leitung in den letzten Jahren entstanden, sind jedoch zweifellos der neue Rangier-Bahnhof in Mannheim (eröffnet im Januar 1907) und die neuen Bahnhof-Anlagen in Heidelberg.

Der neue Rangier-Bahnhof in Mannheim, der sich zwischen den Stationen Mannheim und Friedrichsfeld auf eine Länge von etwa 5,8 km erstreckt und einen Aufwand von 18 Mill. M. erforderte, ist wohl einer der größten und leistungsfähigsten Rangier-Bahnhöfe Deutschlands. Er ist als zweiseitige Anlage mit Ablaufbrücken gebaut, wobei jedoch die Rücksicht auf die besonderen Forderungen des dortigen Verkehrs zu einer ziemlich ungleichartigen Ausbildung der einzelnen Gruppen nötigte. Die Bahnhof-Bauten in Heidelberg umfassen den Neubau des Personen-Bahnhofes, des Güter-Bahnhofes und eines mittelgroßen Rangier-Bahnhofes, die bis jetzt in einer Anlage vereinigt waren. Der Umstand, daß dabei der jetzt bestehende Kopfbahnhof für den Personenverkehr durch einen Durchgangs-Bahnhof zu ersetzen ist, bedingte eine weitreichende Verlegung der Zufahrtslinien und den Bau eines neuen 2,5 km langen Tunnels durch den Königstuhl. Die Bauten, die im Ganzen rd. 37,38 Mill. M. erfordern, wurden 1908 begonnen; der neue Tunnel und der Güter-Bahnhof sollen Anfang 1914 in Betrieb genommen werden.

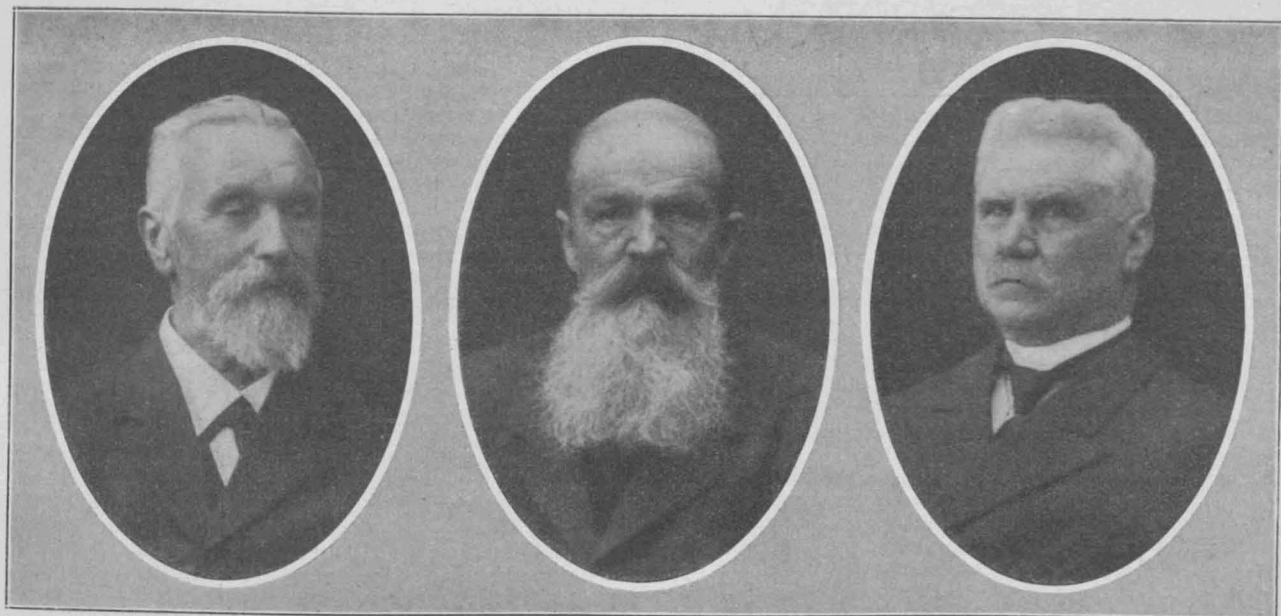
Wasmer hat 15 Jahre lang die Stelle des Vorstandes der Bauabteilung bekleidet und war während Jahren jeweils Stellvertreter des General-Direktors. Sein reiches

technisches Wissen, seine langjährige Erfahrung und genaue Kenntnis der Verkehrs-Verhältnisse und Verkehrs-Bedürfnisse des badischen Landes, sowie seine liebenswürdige und rücksichtsvolle Art im Verkehr mit Kollegen und Untergebenen befähigten ihn besonders für diese leitende, für die Entwicklung des badischen Eisenbahnwesens außerordentlich wichtige Stellung. —

Geh. Oberbaurat Adalbert Baumann ist 1844 in Offenburg geboren. Er besuchte das Gymnasium in Mannheim und erwarb sich daselbst die Reife für den Besuch der Universität. 1867 wurde er nach der Ablegung der Staatsprüfung für Bauingenieure in den Staatsdienst als Ingenieur-Praktikant aufgenommen. Wegen Ableistung des Militärdienstes konnte er erst 1868 endgültig in den Dienst eintreten und wurde zunächst der Wasser- und Straßen-Bauinspektion Achern zugeteilt, wo er eine Bach- und Straßenkorrektur bei Griesbach und eine Korrektur der Renchtalstraße bei Peterstal ausführte. 1870 nach Rastatt versetzt, bat er um Urlaub für die Annahme einer ihm angebotenen Stelle in Wien. Im Begriff, diese Stelle zu übernehmen, wurde er zu einer militärischen Uebung einberufen und dann durch die Teilnahme am Krieg seinem Beruf entzogen. Er focht als Reserveoffizier in der dreitägigen Schlacht an der Lissaine und wurde mit dem eisenen Kreuz ausgezeichnet. Nach Friedensschluß trat Baumann aus dem badischen Staatsdienst aus und übernahm in Wien die schon erwähnte Stelle bei dem Bauinsp. Heinr. Schmidt der österreich. Staatsbahnen, in der er mit Vorwürfen für große Brückenbauten beschäftigt war. Ende des Jahres 1871 trat er mit seinem Vorstand in das Ingenieur-Büro der Wiener Weltausstellung ein, wo er unter den Chef-Ingenieuren von Fugert und Schmidt die Ausarbeitung aller Eisenkonstruktionen übernahm. Nach Beendigung der Ausstellung und der Abrechnungen nahm Baumann hier seine Entlassung und wurde von der Jury durch die Mitarbeiter-Medaille und vom Kaiser durch das goldene Verdienstkreuz mit der Krone ausgezeichnet. Nun gründete Baumann zusammen mit R. Steiger, vorher Chef-Ingenieur der Firma F. C. Harkort in Duisburg, ein Eisenkonstruktions- und Brückenbaugeschäft in Wien unter der Firma R. Steiger und A. Baumann. Diese Firma führte bedeutende Arbeiten aus, z.B. die Kaiser Franz-Josef-Brücke in Wien (rd. 4000 t), den Waagtal-Viadukt in Ungarn, die Dach- und Deckenkonstruktion des neuen Börsengebäudes in Wien u. a.

1877 gab Baumann diese Tätigkeit, veranlaßt durch die damals allgemein ungünstigen wirtschaftlichen Zustände und durch Familienverhältnisse, auf und stellte sich wieder der badischen Eisenbahn-Verwaltung zur Verfügung, die ihn dem Bahnbautechnischen Büro der Generaldirektion in Karlsruhe zuteilte, wo er mit dem Entwurf von Brücken und Eisenbauten betraut wurde. Er wurde 1879 technischer Assistent, 1883 Ingenieur I. Klasse, 1885 Bahnbau-Inspektor. 1892 wurde Baumann zum Baurat und Kollegialmitglied der Generaldirektion und zugleich zum technischen Referenten im Ministerium der Finanzen ernannt. 1894 gab er das letztere Amt auf und widmete sich ausschließlich den Berufs-Geschäften der Generaldirektion; 1900 erhielt er den Titel Oberbaurat und 1913 den eines Geh. Oberbaurates. Unter seiner Leitung entstanden die Bahnlinien Radolfzell—Ueberlingen—Landesgrenze (Friedrichshafen), die Anlage des zweiten Gleises auf den Strecken Immendingen—Singen und Offenburg—Hausach, sowie eine Reihe größerer Bahnbauten, von denen nur die bedeutendsten genannt werden sollen. Das sind der Rangier- und Güterbahnhof in Freiburg, der Hafenbau in Kehl und die neuen Bahnhöfe in Offenburg und Basel.

In Offenburg, der Einmündungs-Station der Schwarzwaldbahn in die badische Hauptbahn Mannheim—Basel, handelte es sich um den Umbau des Personenbahnhofs, sowie den Neubau eines Güterbahnhofs und eines Rangier-Bahnhofes. Der letztere erstreckt sich zwischen den Stationen Windschlag und Offenburg auf eine Länge von rund 4,3 km. Er ist eine zweiseitige Anlage mit Ablaufbergen und kann infolge der durchaus regelmäßigen Anordnung der einzelnen Gruppen gewissermaßen als Typus eines solchen Bahnhofes gelten. Der Personenbahnhof und der Güterbahnhof wurden 1911, der Rangierbahnhof 1913



Geheimer Rat Adolf Wasmer.

Geheimer Oberbaurat Adalbert Baumann.

Geheimer Oberbaurat Edwin Kräuter.

dem Betrieb übergeben. Die Gesamtkosten dieser Anlagen betrugen rund 19,35 Mill. M.

In Basel war eine vollständige Verlegung des badischen Bahnhofes erforderlich. Erbaut wurden ein neuer Personenbahnhof, Güterbahnhof und ein sehr ausgedehnter Rangierbahnhof, der sich von Basel bis zur Station Haltingen auf eine Länge von rd. 5 km erstreckt. Im Gegensatz zu den Rangierbahnhöfen in Mannheim und Offenbourg, mußte der Baseler mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Zollbehörden als einseitige Anlage ausgestattet werden; die Züge fahren in den Bahnhof von Norden ein und nach Süden aus, der Vershub erfolgt ebenfalls mit Hilfe von Ablaufbergen. Bemerkenswert an diesem Bahnhof ist, daß Kreuzungen der Zufahrtslinien in gleicher Höhe vermieden sind. Das führte zu ausgedehnten Linien-Entwicklungen und mehrstöckigen Brückenbauten, die naturgemäß nicht unbedeutende Kosten verursachten. Die Vorteile dieser Anordnung für den Betrieb werden wohl erst dann voll in die Erscheinung treten und geschätzt werden, wenn der Verkehr bis zu der Größe gestiegen ist, für die die Anlage des Bahnhofes bemessen ist. Der Güterbahnhof wurde 1905, der Personenbahnhof und der Rangierbahnhof wurden 1913 in Betrieb genommen. Die Gesamtkosten dieser ausgedehnten Anlage belaufen sich auf rund 53,1 Millionen M.

Baumann war aber nicht nur als Schöpfer großer Anlagen, sondern auch in den Sondergebieten des Brückenbaues und Gleisbaues in hervorragender Weise tätig. Von ihm stammen die jetzt gebräuchlichen, in den Jahren 1891 und 1893 eingeführten Oberbau-Anordnungen der Badischen Bahnen. Insbesondere wurde von ihm das 1893 eingeführte 140 mm hohe Schienenprofil entworfen, das in der Folge auch von der württembergischen und der bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung übernommen wurde und seitdem in Gebrauch ist. Die im Jahre 1888 eingeführte geometrische Anordnung der Weichen und deren Einschaltung in gekrümmte Gleise, ebenso wie die im Jahre 1891 vollendete Anordnung der zusammengesetzten Weichenanlagen rühren von Baumann her und dienten als Muster bei der Einführung des Oberbaues aus 140 mm hohen Schienen.

Baumann verfügt über sehr gründliche theoretische Kenntnisse in den verschiedenen Gebieten seines Faches und über reiche Erfahrungen, die er sich durch seine verschiedenartige Tätigkeit in Oesterreich und Baden, sowie durch zahlreiche Reisen im Ausland erworben hatte. Die von ihm entworfenen Bahnhofsanlagen haben einen außerordentlich großen Zug, sind durchdacht und verdienen, in weiteren Kreisen der Fachleute bekannt zu werden. Mit großer Energie und Tatkraft vertrat Baumann seine Anschauungen in technischen Fragen; in gleicher Weise wirkte er auch für die Wertschätzung des technischen Schaffens Anderer und für die Interessen der ihm unterstellten Beamten. —

Geh. Ober-Baurat Edwin Kräuter wurde am 2. Juli 1842 zu Heidelberg geboren. Nach Absolvierung des Gymnasiums daselbst wurde er bei der Eisenbahn-Bauinspektion Heidelberg beim Bau der Odenwaldbahn (Strecke Heidelberg—Neckargemünd) zwei Jahre lang als techni-

scher Gehilfe beschäftigt, besuchte dann die damalige polytechnische Schule zu Karlsruhe und wurde nach abgelegter Staatsprüfung im Jahre 1867 Ingenieurpraktikant. Als solcher wurde er der Eisenbahn-Bauinspektion Stockach (Strecke Stockach—Mösskirch) und der Eisenbahn-Bauinspektion Triberg (Badische Schwarzwaldbahn) zugeteilt. Als freiwilliger Pionier trat er im Jahre 1870 in die badische Division und wurde dann Bauführer bei der Feldeisenbahn-Abteilung V des XIV. (Werder'schen Armeekorps). Nach Friedensschluß war Kräuter mit der Fertigstellung der Schwarzwaldbahn beschäftigt; 1873 kam er nach Kehl, um die gesprengte Eisenbahnbrücke wieder herzustellen. Von da wurde er der Gr. Generaldirektion in Karlsruhe zum Entwurf der Strecke Mülheim—Mülhausen (Rheinmitte) und der Brücke über den Rhein bei Neuenburg, den er auch als Abteilungs-Ingenieur ausführte, zugeteilt und 1876 zum Ingenieur I. Kl. ernannt; 1879 kam er dann nach Mannheim, woselbst neben der in der Ausführung schwierigen Erneuerung des Widerlagers der Rheinbrücke Mannheim—Ludwigshafen und neben der Ueberbrückung des Neckarauer Ueberganges unter seiner unmittelbaren Leitung der Binnenhafen nebst den zugehörigen Gleisanlagen ausgeführt wurde.

1880 war die Ernennung zum Bahningenieur erfolgt. Von Mannheim wurde Kräuter 1887 nach Stühlingen berufen als Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion zum Bau der Strecke Stühlingen—Epfenhofen der sogen. Umgehungsbahn Weizen—Immendingen. 1892 wurde Kräuter Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion Karlsruhe, welcher der Bau der strategischen Bahn Graben—Karlsruhe—Rhein und des Rangierbahnhofes Karlsruhe übertragen war, 1892 erfolgte die Ernennung zum Oberingenieur, 1896 die Ernennung zum technischen Referenten über die privaten Eisenbahnen im Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten unter gleichzeitiger Einräumung von Sitz und Stimme im Kollegium der Großherz. Generaldirektion und im gleichen Jahr die Ernennung zum Baurat, 1902 die zum Oberbaurat. Unter anderem wurde von Kräuter die Linie Eppingen—Steinsfurt, Walldürn—Hardheim, die Bahnhofumbauten Durlach, Wilferdingen, Pforzheim und die Vollendung des neuen Personenbahnhofes Karlsruhe, dessen Bau unter dem verstorbenen Baurat Gernet begonnen worden war, sowie die Fortsetzung der Murgtalbahn ausgeführt und zum größten Teil vollendet. Am 6. September 1913 erfolgten die Ernennung zum Geh. Ober-Baurat und die Zuruesetzung auf 1. November.

Die bedeutendsten Bahnhöfe, die unter der Leitung von Kräuter entstanden, sind die Bahnhofumbauten von Pforzheim (noch im Bau, Gesamtkosten rd. 8,35 Mill. M.), in Durlach (Personenbahnhof eröffnet 1912, Güterbahnhof 1913, Gesamtkosten rd. 5,2 Mill. M.) und der neue Personenbahnhof in Karlsruhe (eröffnet 1913, Gesamtkosten rd. 35,9 Mill. M.). Alle diese Bahnhöfe sind durch ihre gediegene, den Bedürfnissen des Publikums und des Betriebes in weitestem Maße entgegenkommende Ausstattung bemerkenswert.

Mit besonderem Interesse beschäftigte sich Kräuter, der ein hervorragender Praktiker auf dem Gebiete des

Bahnbaues, namentlich im Gebirge, war, mit dem Entwurf und der Untersuchung neuer Bahnlinien, die bestimmt waren, noch abseits liegende Gegenden an das badische Eisenbahnnetz anzuschließen. Stets war er gern bereit, den um Rat sich an ihn wendenden Kollegen seine reichen baulichen Erfahrungen mitzuteilen und sie auch in persönlichen Bestrebungen in entgegenkommendster Weise zu unterstützen. —

Aus dem Gesagten ist zu ersehen, daß die badische Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahrzehnten unter der Leitung der genannten Beamten außergewöhnlich be-

deutende Aufgaben auf dem Gebiete des Bahnbaues, namentlich des Bahnhofbaues, zu lösen hatte. Es ist begreiflich, daß die großen Geldaufwendungen für diese Bauten im Staatshaushalt oft lästig empfunden wurden und der Verwaltung von manchen Seiten den Vorwurf der „Verschwendungssucht“ einbrachten. Man wird aber wohl bald erkennen, daß die mit diesen Mitteln geschaffenen groß gedachten und reichlich bemessenen Anlagen nötig waren und dem immer wachsenden Eisenbahnverkehr des Landes zum Segen gereichen. Möge man dann auch der Männer dankbar gedenken, die in der Hauptsache als die geistigen Schöpfer dieser Bauanlagen zu bezeichnen sind. —

Gegen das Provisionswesen.

I.

Von Dipl.-Ing. Ernst Hiller, Architekt in Frankfurt a. M.



ur Frage des Provisionswesens schreibt Hr. Brt. Boethke in No. 100 der „Deutschen Bauzeitung“ vom 13. Dez. 1913. Er macht dabei keine allzu strenge Scheidung zwischen den Begriffen „Schmiergeld“ und „Provision“. Er beruft sich sogar auf einen Aufsatz des Architekten Paulsen, in dem dieser schreibt: „Unlautere Elemente unter den Architekten werden durch diese Provision in die Lage gesetzt, zu wesentlich geringeren Honoraren zu arbeiten, als die von den großen Verbänden angenommene Gebührenordnung angibt.“ Nun wissen wir alle, daß es kaum 10% Architekten gibt, die in der bevorzugten Lage sind, ihren Beruf in so idealer Weise auszuüben, daß sie von ihrem Architektenhonorar leben können, besonders da beim Publikum der Begriff über die Tätigkeit des Architekten — selbst in den gebildeten Ständen — wenig geklärt ist. Und der junge Architekt, der sich zu selbständigem Schaffen berufen fühlt, aber wirtschaftlich nicht stark ist, muß daher oft unter Verzicht auf angemessene Bezahlung versuchen, sein Können öffentlich zur Geltung zu bringen. Im übrigen trägt das bestehende Wettbewerbswesen weiter dazu bei, die künstlerische und geistige Arbeit des Architekten in der Öffentlichkeit herabzudrücken. Wenn der Architekt Paulsen daher von „unlauteren“ Elementen spricht, so hätte er besser getan, von „wirtschaftlich schwachen“ Elementen zu sprechen. Ehe die Funktionen des Architekten nicht gesetzlich vor minderwertiger Konkurrenz gesichert sind und seine soziale

Stellung in der Öffentlichkeit nicht durchaus klargestellt ist, eher werden sich die Mißstände, die innerhalb der Architektenschaft bestehen, nicht beseitigen lassen. Und auch die ganze Art, wie Hr. Boethke die Frage des Provisionswesens auffaßt, ist zu sehr aus der Perspektive des gesicherten Beamten*) gesehen und ermangelt vollständig der Bemühung, bestehende Zustände kaufmännisch und nicht standessubjektiv zu betrachten. Wenn er zu dem Schluß kommt, daß der Architekt als solcher jede Provision zurückzuweisen habe, und wenn er empfiehlt, für Unternehmerfirmen, die dem Architekten Provisionen gewähren oder anbieten, schwarze Listen anzulegen, so halte ich das für einen sehr bedenklichen und unangebrachten Weg.

Die akademischen Stände haben bis vor kurzer Zeit nicht nötig gehabt, ihren Beruf kaufmännisch aufzufassen. Die Grundanschauung des akademischen Standes war, weniger auf den Erwerb als auf die Würde zu sehen. Diese Anschauung und Gefühle wurzeln noch heute in den akademischen Schichten und wir können uns über diese Ideale freuen. Da sie aber im öffentlichen Leben mit Wohlwollen beachtet, geschätzt und isoliert werden, weil sie auf dem Markt des Lebens keinen bewertbaren Kurs besitzen, so werden die ideal angelegten Akademiker leider wirtschaftlich im Hintertreffen bleiben. Die Zahl der Studierenden ist sehr gering, die die Universität nur der Wissenschaft wegen besuchen und keine wirtschaftlichen Ambitionen haben. Man darf es ruhig aussprechen, daß die Univer-

*) Anmerkung der Redaktion. Hr. kais. Brt. Boethke ist seit einer langen Reihe von Jahren Privat-Architekt.

Zum siebenzigsten Geburtstag von Hermann Eggert.



m heutigen dritten Januar vollendet Hermann Eggert sein siebentes Lebens-Jahrzehnt. Sein Schaffen hat an bedeutsamen Punkten des Deutschen Reiches tiefe Spuren hinterlassen und fand seinen Höhepunkt in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Georg Peter Hermann Eggert wurde am 3. Januar 1844 in Burg bei Magdeburg als der Sohn eines Zimmermeisters geboren. Seine erste Schulbildung genoß er in der Bürgerschule und später in der Realschule seiner Vaterstadt, um darauf die Königstädtische Realschule in Berlin zu beziehen, an der er das Abiturienten-Examen ablegte. Im Büro des Bauinspektors Reusing, in dem er von Michaelis 1861 bis 1862 weilte, wurde er in das Baufach eingeführt; auf der königlichen Bauakademie zu Berlin fand er die fachliche Ausbildung, die ihn zur Ablegung des Examens als Regierungs-Bauführer befähigte. 1873 wurde er Regierungs-Baumeister.

Ein im besten Sinne entwickelter künstlerischer Ehrgeiz veranlaßte ihn schon in den sechziger Jahren, sich mit einem bedeutenden Entwurf an dem Wettbewerb zu beteiligen, der aus der Absicht der Errichtung eines Dom-Baues in Berlin hervorgegangen war. Bald darauf, im Beginn der siebziger Jahre, folgte eine Beteiligung am Wettbewerb um Entwürfe für ein Niederwald-Denkmal. Im Jahre 1874 machte Eggert im Auftrag der königlichen Museen in Berlin gemeinsam mit Hirschfeld eine wissenschaftliche Forschungsreise nach Kleinasien, über die er im Jahrgang 1875 der „Deutschen Bauzeitung“ unter dem Titel: „Architektonische Streifzüge in Kleinasien“ berichtete. 1875 erfolgte seine Uebersiedelung nach Straßburg im Elsaß, wo er in eine umfangreiche Bautätigkeit für die neu gegründete Universität eintrat. Hier führte er in achtjähriger Tätigkeit, die 1883 ihren Abschluß fand, nachdem er 1881 zum Bauinspektor ernannt worden war, die chirurgische Klinik, das astronomische Institut mit Sternwarte, das chemische und das physikalische, sowie das botanische Institut mit Gewächshäusern nach einem ein-

heitlichen Bebauungsplan aus. In den Beginn dieser Periode fiel auch die Errichtung des Arndt-Denkmales auf dem Rugard (Rügen). Seine Tätigkeit in den Reichsländern krönte der Jubilar mit der Erbauung des Kaiser-Palastes in Straßburg, den er 1889 vollendete. Die Periode seiner baukünstlerischen Tätigkeit in Südwest-Deutschland ist aber vor allem ausgezeichnet durch den glänzenden Sieg, den Eggert um die Wende der achtziger Jahre im Wettbewerb um Entwürfe für den Hauptbahnhof in Frankfurt am Main durch Gewinnung des I. Preises errang, ein Sieg, der die Ausführung der lange als mustergültig gegoltenen Anlage, auf die sich neuere, größere Anlagen stützen, im Gefolge hatte.

Im Jahre 1889 wurde Hermann Eggert in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin berufen und zum Regierungs- und Baurat ernannt. Hier war ihm das Gebiet des Kirchenbaues anvertraut. 1895 rückte er zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat vor. In diese Berliner Periode fällt seine Beteiligung am Wettbewerb um Entwürfe für das Märkische Museum in Berlin, in dem er den II. Preis errang. Zu seinen letzten Werken zählen die Tierärztliche Hochschule in Hannover, die 1898 vollendet wurde, und das Rathaus in Hannover, zu dem er den Auftrag durch einen wiederholten Wettbewerb sich errungen hatte. Seine Tätigkeit an diesem großen Werk blieb jedoch auf die Errichtung des Rohbaues und auf die Fertigstellung von Nebenteilen beschränkt. Infolge eines Zerwürfnisses mit der Stadtverwaltung von Hannover erhielt er keinen Einfluß mehr auf die künstlerische Ausgestaltung des Inneren. Die Ausführung des neuen Rathauses in Hannover hatte seinen Austritt aus dem preußischen Staatsdienst zur Folge, in den er nach Abschluß der dortigen Tätigkeit nicht mehr zurück kehrte. Eggert ist Mitglied der preußischen Akademien der Künste und des Bauwesens.

Seinen Lebensabend verlebte der Künstler in Weimar, wo er sich ein eigenes Einfamilienhaus erbaut hat. Die Nachwirkungen einer großen Zeit, deren Schauplatz Ilim-Athen war, bestrahlen ein Leben, das nach künstlerischen Kämpfen zu stiller Beschaulichkeit sich abgeklärt hat und heute gelassener als einst den Strom der Dinge in das Abendrot der Erinnerung hinab gleiten sieht. —

sitäten heute zu 80% wissenschaftliche Fachschulen höherer Ordnung sind, die ihre Disziplinen zum Zwecke wirtschaftlicher Ausnutzung lehren, und Diejenigen, die ihnen zustreben, sind nicht mehr die alten, wissensdurstigen, selbstlosen und entsagenden Akademiker, die der Wissenschaft und Forschung zuliebe den einsamen Dornenweg abseits vom Menschenstrom gehen wollen. Es sind wirtschaftlich vorwärts strebende Elemente, die mit Absolvierung der Universitäten den Mantel für soziales Ansehen und ausgewählte Waffen zum Existenzkampf erringen wollen.

Das Aufblühen der technischen Hochschulen hat aber noch einen neuen akademischen Stand hervorgebracht, der nicht nur die Wissenschaft, sondern auch das praktische Leben zur Taufpatin hat. Die Technik ist somit der erste akademische Beruf, der die Wissenschaft für die Erwerbskraft der Allgemeinheit verwertbar macht. Ihr Einfluß ist so bedeutend gewesen, daß sich die alten akademischen Berufe nach diesem jüngsten Bruder umformten, d. h., sie technisierten sich und machten sich marktwertig. Nicht die Höhe und die Potenz wissenschaftlicher Erkenntnis, sondern die Technik und die Routine ihrer Anwendbarkeit und Verwertungsentscheiden beim wirtschaftlichen Vorwärtkommen. Der Abschluß der Studierstube von der Welt ist selten noch aufrecht zu erhalten und selbst in die Philosophenstube tritt der Erwerbsdurst der Masse und sucht die reinen Geistesprodukte auf industriellem Wege zu verwerten.

Diese Tatsachen muß man ohne Phrasen und Standesdünkel aussprechen. Sie bedeuten keine Kritik, zu der ich mich nicht berechtigt fühle und die ich gern den Kultur-Historikern überlasse. Aber ihre Feststellung ist nötig, um sich bewußt zu werden, daß man sich nicht auf den idealen Boden einer nicht vorhandenen Welt stellen darf, sondern auf den realen Boden der positiven, wenn man als Richter in einer Frage auftreten will, die wirtschaftlich so bedeutungsvoll wie das Provisionswesen ist.

Was nun die Beziehungen des Architekten zum Begriff „Provision“ betrifft, so müssen wir uns klar machen, daß der Architekt in dreierlei Gestalt im wirtschaftlichen Leben auftritt, erstens als Künstler, zweitens als technischer und ökonomischer Bauberater, drittens als Beamter. Für den Künstler ist die Frage leicht erledigt. Bauherren, die nur den Künstler im Architekten suchen, sind nicht allzu zahlreich gesät. Im Allgemeinen legen sie selbst darauf Wert, daß sich der Künstler bei Durchführung seiner Ideen erster Unternehmer-Firmen bedient, damit die künstlerische Absicht durch nichts abgeschwächt in Erscheinung trete. Der Architekt ist hier selten in der Bewilligung der Mittel für den Unternehmer beschränkt und hat auch gar nicht die Lust, die ausführende Firma durch einen Preisdruck zu beeinträchtigen, da er weiß, daß die Höchstleistung derselben auch seinem künstlerischen Ruf zugute kommt. In diesem Fall versucht auch die Unternehmer-Firma nicht, mit dem Angebot einer Provision hervorzutreten. Dennoch ist häufig bei der Firma die Ansicht vertreten, das man sich dem Architekten gegenüber erkenntlich erweisen müsse, der ihr als Künstler Gelegenheit gab, außerordentliche Leistungen öffentlich zu erweisen. Aus diesem Grunde übermittelt man bei passender Gelegenheit dem Architekten irgend einen wertvollen Gegenstand, dessen Herstellung gewöhnlich in das Arbeitsfeld der Firma fällt. So machen auch Bildhauer oder Maler dem Architekten oft eigene wertvolle Arbeiten zum Geschenk. Eine andere Form der Anerkennung besteht darin, daß große Unternehmer-Firmen dem Architekten für ihr eigenes Bedürfnis Arbeiten zuweisen. Sie versuchen dadurch das Wohlwollen und das Interesse des Architekten an ihre Firma zu fesseln. Beide Formen sind zweifellos Provisionen, und es wäre unklug vom Architekten, wollte er sie aus diesem Grunde mit akademischem Stolz zurückweisen. Solange er vor seinem Gewissen keine Benachteiligung seines Auftraggebers darin erblicken kann, hat er dafür auch keine öffentliche Rechtfertigung nötig.

In etwas anderer Form gestaltet sich der zweite Fall, wenn der Architekt Bauberater ist. Gewinnt ein Bauherr einen Architekten zur Beratung, so legt der Bauherr weniger Wert auf die künstlerische Befähigung, als auf die technische und wirtschaftliche Erfahrung des Architekten. Die Leistung, die er von letzterem verlangt, stützt sich hauptsächlich auf die Forderung, daß der Bau bei technischer Vollkommenheit und ästhetischer Erscheinung mit Rücksicht auf die Rentabilität mit äußerster Oekonomie gebaut werde. Diese Forderung zwingt den gewissenhaften Architekten, im Interesse des Bauherrn die preiswertesten Offerten zu beschaffen. Er erreicht das gewöhnlich auf dem Wege der Submission. Hierbei wird er selbstverständlich dem Bauherrn Firmen in Vorschlag

bringen, deren Leistungsfähigkeit er bereits erprobt hat und die an die Formen seiner Geschäftsführung gewöhnt sind. Er erhält auf diesem Wege sicher günstigere Offerten, als wenn der Bauherr selbst die Ausschreibung vornehmen würde. Der Bauherr ist für den Unternehmer immer nur ein „einmaliger“ Auftraggeber, dem gegenüber der Kaufmann die Konjunktur wahrnehmen muß. Der Architekt ist für den Unternehmer aber der Vermittler zu „ständigen“ Auftrags-Erteilungen. Deshalb bleibt letzterer bemüht, sich den Zufluß aus dieser Auftragsquelle durch gute Offerten zu erhalten. Auch versucht manchmal eine konkurrierende Firma, die bisher noch keinen Auftrag erhielt, durch eine Offerte, die unter dem normalen Preis bleibt, einen Auftrag für sich zu gewinnen, um mit einem gut beschäftigten Architekten in Geschäfts-Verbindung zu kommen. Das sind unbedingt Formen von Provisionen. Für die Oekonomie der Bauausführung bedeuten sie aber Vorteile, von denen der Architekt als kaufmännischer Sachwalter seines Bauherrn Gebrauch machen muß.

Wenn eine Firma infolge der Vielheit der ihr jährlich durch den Architekten zufließenden Arbeiten diesem eine besondere Provision außerdem anbietet, so wäre es durchaus Unrecht, eine solche zurückzuweisen. Als gewissenhafter Architekt muß er jedoch in seinem Vertrag mit dem Bauherrn diesen Punkt ausdrücklich berühren und regeln. Entweder sieht er in seinem Vertrag vor, daß Provisionen und Rabatte jeder Art dem Bauherrn gutzubringen sind, oder der Bauherr bestimmt, daß ein gewisser Prozentsatz des Honorares als aus Rabatten gedeckt gelten soll. Die letztere Form bedeutet zwar für den Bauherrn ein Risiko und ist auch für einen geschäftsgewandten Architekten nicht zu empfehlen. Kaufmännisch läßt sich gegen und für diese Form sprechen. Jedenfalls genügt es für beide Parteien, wenn die Rabattfrage vertraglich geregelt ist. Verstöße gegen einen Vertrag können jederzeit zivilrechtlich und unter Umständen auch strafrechtlich verfolgt werden. Es bedarf also keines weiteren Schutzes in diesem Punkt.

Es kommt sehr häufig vor, daß der Unternehmer erklärt: „Eine Konvention hindert mich, an den Bauherrn Rabatte zu geben, die ich dem Architekten als ständigem Abnehmer gewähren darf“. Es liegt wirklich kein Grund vor, daß der Architekt hier einen Vorteil zurückweist, dessen Ausnutzung zwischen ihm und dem Bauherrn vorher vertraglich festgelegt worden ist.

Würde man nun dem Vorschlag des Hrn. Boethke folgen und sogenannte schwarze Listen führen, so wäre, wenn aus irgend welchem Grund zwischen Unternehmer und Architekt Differenzen beständen, dem Denunziantenwesen Tür und Tor geöffnet. Man muß es also unbedingt dem Takt des Architekten als gewissenhaften Sachwalters des Bauherrn überlassen, wie er sich zu angebotenen Provisionen stellen will. Er muß sich dabei oft von Fall zu Fall wechselnd entscheiden. Zeigt das System Auswüchse und Verstöße, deren Vorhandensein ich nicht leugnen will, so müßten vor allem die Handelskammern einschreiten und dafür sorgen, daß das Angebot und der Verkauf zu verschiedenen Preisen für dieselbe Sache nach bestimmten Normen geregelt wird. Die von Hrn. Boethke vorgeschlagenen halte ich im Interesse wirtschaftlicher Freiheit für nicht angebracht. Wollte man aus seinen Ausführungen eine strenge logische Folgerung ziehen, so müßte sich jeder Kaufmann an die kaufmännische Ehre tippen, wenn er einem Mitglied eines Beamten- oder Konsum-Vereins seine Ware zu einem anderen Preis verkauft, als dem unorganisierten Käufer. Man weiß aber, daß die Kaufkraft der organisierten Käufer diesen Rabatt vom Verkäufer erzwingen kann, und man müßte also logisch Käufer-Organisationen zum Zweck der Provisions- oder Rabattgewährung verurteilen. Wer will diese Frage allgemein gültig beantworten?!

Und nun zum dritten Fall, wenn der Architekt Beamter ist. Hier steht er dem Unternehmer in einem völlig anderen Verhältnis gegenüber, als der Privat-Architekt. Beim Privat-Architekten erfolgt die Vergebung gewöhnlich im völligen Einverständnis mit dem Bauherrn, während der Beamte bis zu gewissen Grenzen selbständig über die Vergebung verfügt. Da er aber als Beamter nur als ein mit Vollmachten ausgestatteter Vertrauensmann der Allgemeinheit handelt, so darf er irgendwelche persönlichen Vorteile mit Rücksicht auf seine gesetzliche Stellung nicht annehmen. Der Unternehmer hat aber auch hier gar keine Veranlassung, dem beamteten Architekten eine Provision anzubieten, denn hier ist die Behörde die ständige Quelle für die Aufträge, während der Beamte jederzeit anderweitig versetzt werden kann. Der Unternehmer muß also im bewußten Gegensatz zu den Geschäftsgepflogenheiten gegenüber dem Privat-Archi-

tekten die Rabatt- und Provisions-Zuwendungen der Behörde als Bauherrin machen, deren ständige Bestellkraft er dabei kaufmännisch in Rechnung zieht. Was also dem Privat-Architekten gegenüber berechtigt ist, das wird gegenüber dem Beamten zur Bestechung. Damit ist es klar, daß der Begriff der Provision nur der Behörde, aber niemals dem Beamten gegenüber überhaupt in Frage kommen kann. Ueberweist eine Schreinerfirma z. B. nach vollendeter Arbeit dem bauleitenden Beamten einen Schreibtisch zum Geschenk, so muß der Beamte selbstverständlich diesen seiner Behörde als Geschenk zur weiteren Verfügung stellen. Es würde dann von Seiten der Behörde zur Vermeidung weiterer Fälle eine einmalige Aufklärung über

Rechtsfragen.

Konventionalstrafe oder Minderung der Angebotspreise bei Verzug? Für die Konventionalstrafe wegen nicht gehöriger, insbesondere nicht rechtzeitiger Erfüllung einer Verbindlichkeit gilt der Grundsatz: Nimmt der Gläubiger die Erfüllung an, so kann er die Strafe nur verlangen, wenn er sich das Recht dazu bei der Annahme vorbehält (§ 341 Abs. 3 BGB). Gegen diesen Grundsatz wird sehr häufig gefehlt. Die verspätete Erfüllung wird namentlich im Bauwesen sehr häufig angenommen, ohne daß die Konventionalstrafe ausdrücklich vorbehalten wird, obgleich der Bauherr durchaus nicht gewillt ist, auf die Konventionalstrafe zu verzichten. Für den hierdurch dem Bauherrn zugefügten Schaden kann sehr wohl der bauleitende Architekt, der ihn verursacht hat, in Anspruch genommen werden. Anders liegt aber die Sache, wenn verschiedene Preise bei rechtzeitiger Lieferung und bei nicht rechtzeitiger Lieferung vereinbart werden. Hier kann die Vereinbarung so gefaßt werden, daß ein bestimmter Grundpreis vereinbart wird und dieser Grundpreis sich bei rechtzeitiger Lieferung erhöht. Dann wird nicht eine Konventionalstrafe für verspätete Lieferung, sondern ein besonderes Honorar für rechtzeitige Lieferung vereinbart. Wird bei einer solchen Vereinbarung nicht rechtzeitig geliefert, so ist selbstverständlich nur die geringere Summe zu zahlen. — Dr. Paul Alexander-Katz, Justizrat, Professor in Berlin.

Die Verantwortlichkeit des Bauleiters für selbständige Anordnungen des Bauherrn. Das Reichsgericht hat sich jetzt erneut auf den Standpunkt gestellt, daß der Leiter eines Baues strafrechtlich auch für selbständige Anordnungen des Bauherrn verantwortlich ist, sofern diese einen Verstoß gegen die anerkannten Regeln der Baukunst bedeuten. Denn der Bauherr, so folgert das Reichsgericht, ist in bautechnischen Fragen dem Bauleiter untergeben und trifft seine selbständigen Anordnungen auch nur unter der stillschweigenden Voraussetzung, daß ihre Durchführung praktisch möglich ist, ohne die Baukunstregeln zu verletzen. Trifft ein Bauherr deshalb Anordnungen, für deren Durchführbarkeit der Bauleiter nicht die Verantwortung übernehmen zu können glaubt, so hat er sich diesen Anordnungen energisch zu widersetzen oder, falls sein Widerspruch erfolglos ist, die Bauleitung aufzugeben. Tut er das nicht, so ist er der allein Verantwortliche. — Der Architekt F. in Naugard hatte für den Tischlermeister K. die Leitung eines Baues übernommen. Der Bauherr K. hatte dabei angeordnet, daß bei dem Baue alte Fundamente benutzt werden sollten. F. als Bauleiter hatte sofort erkannt, daß die Benutzung der alten Fundamente nicht angängig sei, hatte sich aber damit begnügt, seinen Arbeitern Anweisungen zu geben, die von diesen jedoch nicht eingehalten wurden. Die alten Fundamente waren, weil das der Bauherr wiederholt gewünscht hatte, doch beim Bauen benutzt worden. Die Strafkammer beim Amtsgericht Naugard hatte den Bauleiter F. deshalb zu 100 M. Geldstrafe verurteilt. Sie hatte ausgeführt, F. sei als Bauleiter allein verantwortlich für die Ausführung des von ihm übernommenen Baues gewesen. Die Benutzung der alten Fundamente sei in der Weise, wie es der Bauherr K. angeordnet habe, ein Verstoß gegen die anerkannten Baukunstregeln. Die alten Fundamente hätten ganz herausgerissen werden müssen, was F. auch sofort erkannt gehabt habe. Er hätte sich deshalb dem entgegen stehenden Wunsche des Bauherrn energisch widersetzen müssen, oder wenn dieses nichts gefruchtet haben würde, die Leitung des Baues überhaupt niederlegen müssen. Das aber habe er nicht getan. Auch das Reichsgericht erklärte auf die Revision des Bauleiters, daß dieser auch für selbständige Anordnungen des Bauherrn die strafrechtliche Verantwortung trage, denn selbständige Änderungen des Baues durch den Bauherrn würden stets nur unter der stillschweigenden Voraussetzung gegeben, daß sie praktisch durchführbar seien. Für ihre ungefährliche Durch-

das unehonorige Verhalten für die Firma erfolgen müssen.

Damit glaube ich darauf hingewiesen zu haben, daß man bei Regelung der fraglichen Materie mit aller Sorgfalt den Begriff Rabatt oder Provision von den Begriffen des Schmiergeldes und der Bestechung unterscheiden muß, und daß es keinesfalls angängig ist, diese Begriffe in einen Topf zusammen zu werfen und zu einem Brei zu verrühren. Bestechung und Schmiergeld sind unmoralisch und strafrechtlich verfolgbar, Rabatte und Provisionen sind im Konkurrenzkampf keine unehrenhaften Waffen. Es muß aber dem Takt und der Ehrenhaftigkeit des Architekten überlassen bleiben, über ihre honororige Handhabung zu wachen. —

führbarkeit sei stets nur der Bauleiter verantwortlich. (Aktenzeichen: 3. D. 829/13. — Urteil vom 22. Dezember 1913.) — K. M. in L.

Vermischtes.

Die Große Ausstellung Düsseldorf 1915. Ueber die geplante „Große Ausstellung Düsseldorf 1915“, für welche die Vorarbeiten seit einiger Zeit eingeleitet sind, gab der Präsident der Ausstellung, Akademie-Direktor Prof. Fritz Roeber in Düsseldorf, in der dortigen Stadtverordneten-Sitzung vom 16. Dez. 1913 Mitteilungen, denen wir in der Hauptsache das Folgende entnehmen:

Im Jahre 1915 werde in Düsseldorf eine Ausstellung gezeigt, wie sie wohl nur einmal möglich sei. Auf einem Gelände, das durch seine Lage im Park und am Rheinufer einzigartig sei, werde eine alle Gebiete von Industrie, Technik, Kunst und Wissenschaft umfassende Ausstellung veranstaltet werden, die die gewaltige Entwicklung von 100 Jahren zeigen wird. Es werde wohl nur einmal möglich sein, daß das Deutsche Museum in München seine reichen Schätze dieser Ausstellung für ein volles halbes Jahr zur Verfügung stellen kann. Denn wenn der Neubau des Museums 1916 eröffnet sein wird, könne es seinen Bestand nicht mehr zerstreuen. An den geschichtlichen Teil der Ausstellung schließe sich eine große moderne Ausstellung an, zu der zahlreiche Anmeldungen erfolgt sind. Von den Reichsämtern und Ministerien werde das Unternehmen tatkräftig unterstützt. Das Reichspostamt stelle einen Ueberblick über die Entwicklung des Postwesens auf. Das preußische Handels-Ministerium habe die Beteiligung der königlichen Porzellan-Manufaktur, der fiskalischen Bernstein-Industrie, der Geologischen Landesanstalt und des fiskalischen Bergbaues zugesagt. In der Bergbau-Abteilung sind auch der bergbauliche Verein Essen und das Kalisyndikat vertreten. Dann beteiligen sich noch das Reichsmarineamt und das preußische Kriegsministerium. Von den privaten Ausstellungen sei eine große Automobil-Ausstellung zu erwähnen. Sehr interessant werde die Gruppe Zeitungswesen werden. Architektonisch werde die Ausstellung ein einheitliches Bild darbieten. Der Generalplan ist von Prof. Wilh. Kreis entworfen. Die Privatbauten sollen sich dem Grundgedanken dieses Planes anschließen. Die rückschauende Ausstellung westdeutscher Kunst im 19. Jahrhundert, die von Geh. Rat Prof. Clemen in Bonn vorbereitet wird, wird nach Roeber ein besonderes Ereignis werden. —

Wettbewerbe.

Preis ausschreiben betr. Wohngelegenheit für die minderbemittelte Bevölkerung. Auf das vom „Schutzverband für deutschen Grundbesitz“ erlassene Preis ausschreiben über die Frage: „Wie verschafft man der minderbemittelten Bevölkerung die billigste und zweckmäßigste Wohngelegenheit?“ sind 35 Arbeiten eingegangen. Das Preisgericht hat drei Preise verteilt: 6000 M. dem Ministerialrat Dr. v. Völker in Gemeinschaft mit dem Reg.-Bmstr. Serini in München; 3000 M. dem Postbauinsp. Wilh. Deetz in Kiel; 2000 M. dem Rechtsanwalt Dr. jur. Pesl in München. —

Wettbewerb betr. die künstlerische Ausgestaltung der Immaculata-Kirche zu Vohwinkel. In dem vom „Kunst-Verein für die Rheinlande und Westfalen“ ausgeschriebenen Wettbewerb um Entwürfe für die künstlerische Ausgestaltung von Hochaltar und Chor der Immaculatakirche zu Vohwinkel hat den I. Pr. erhalten der Entwurf des Malers Albert Diemke in Düsseldorf; den II. Pr. der Entwurf der Hrn. B. Gauer in Düsseldorf und Bildhauer Vitus Föhr in Trier; den III. Pr. der Entwurf des Malers Franz Schilling in Düsseldorf; den IV. und V. Preis zu gleichen Teilen der Entwurf der Hrn. Arch. Karl Colombo und Maler Nitsche-Kron in Köln und der Entwurf der Hrn. Jos. Giesemann und Bildhauer Brück in Kleve. Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf ist zur Ausführung bestimmt. —

Versammlungen und Berichte.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Wiesbaden. Jahresbericht über das Vereinsjahr 1913. Der Verein hat sich auch im vergangenen Jahr kräftig weiter entwickelt. Die Mitgliederzahl ist zwar mit 151 unverändert geblieben. Ihre Abnahme durch Austritt von 11 weggezogenen Mitgliedern und durch einen Todesfall wird durch 12 Neuaufnahmen ausgeglichen. Der Vorstand setzte sich in folgender Weise zusammen: Vorsitz.: Brt. Dr.-Ing. Hercher, Stellvertr.: Stadtbauinspektor Scheuermann, Schriftführ.: Reg.-Baumeister A. H. Heß, Kassentr.: Dipl.-Ing. A. Dyckerhoff, Beisitzer: Dir. O. Spithaler, Architekt A. Schwank, Landes-Bmstr. Sauer.

Es wurden 9 Hauptversammlungen abgehalten, die durchschnittlich gut besucht waren. Ferner wurden 9 Besichtigungen vorgenommen. In Verbindung mit der Besichtigung der Kuranlagen von Schlangenbad wurde am 31. Mai das 39. Stiftungsfest des Vereins in Burg Crass, Eltville, gefeiert. Außerdem wurden die Mitglieder zu zahlreichen Versammlungen und Besichtigungen der befreundeten Fachvereine in Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Frankfurt a. M. eingeladen.

Ein Wettbewerb (Titelblatt zu dem neuen Nachrichtenblatt) wurde vom Verein zusammen mit den übrigen 3 Vereinen der Bezirksgemeinschaft veranstaltet, bei dem 2 Mitglieder des Vereins Preisträger waren. Zur Einrichtung eines Lese-Abteiles im Kunstsalon Banger, Wiesbaden, wurde der Grundstock gelegt. Eine Neuerung im Vereinsleben bildete die Herausgabe des Nachrichtenblattes des Vereins. In 10 Nummern vermittelte dieses den Mitgliedern und anderen Interessenten die Einladungen, Vereinsberichte und verschiedene fachliche Besprechungen.

Zur Vertretung des Vereins auf der im August in Bromberg abgehaltenen Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ war der Vorsitzende

entsandt worden. Im übrigen nahm der Verein an den Verbandsarbeiten durch Beantwortung verschiedener Verbands-Fragebogen teil.

Die bisherigen freundschaftlichen Beziehungen zu den drei anderen in Mainz und Wiesbaden ansässigen Vereinen höherer Techniker fanden in der am 18. Januar 1913 vollzogenen Gründung einer Bezirksgemeinschaft der vier Vereine ihren äußeren Ausdruck. Die erste Betätigung der Bezirksgemeinschaft bestand in einer gemeinschaftlichen Eingabe an die Verwaltung der Stadt Wiesbaden zum Zwecke der Verstärkung des technischen Elementes im Magistrat und hat durch die Anstellung des Ob.-Ing. Schulte als besoldetes Magistrats-Mitglied zu einem gewissen Erfolg geführt, der durch eine entsprechende Erklärung des Oberbürgermeisters noch an Bedeutung gewinnt, wenn auch der Wunsch nach einem künstlerisch geschulten Beigeordneten noch der Erfüllung harret. Weniger Glück hatte der Verein bis jetzt mit seinen wiederholten Vorstellungen bei der Stadtverwaltung zur Herbeiführung einer günstigeren Aufteilung des ehemaligen Infanteriekasernen-Geländes, trotzdem er sich auf das Gutachten von drei hervorragenden Fachleuten berufen konnte; aber er wird seine Bemühungen nicht aufgeben, eine auch jetzt noch mögliche städtebauliche und finanzielle Verbesserung der jetzigen Planung zu erstreben. Dagegen wurde den aus dem Verein heraus erhobenen Bedenken gegen eine unvermittelte Nebeneinanderstellung von städtischem Museum und geplantem Regierungsgebäude durch Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Umgestaltung der Kaiser-Straße Rechnung getragen und ebenso ein Wunsch des Vereins auf Abänderung der Bedingungen dieses Preisausschreibens erfüllt.

In den auf Grund des Ortsstatutes gegen Veranstaltung der Stadt Wiesbaden einzusetzenden Beirat wurden von der Stadtverordneten-Versammlung aus der vom Verein vorgeschlagenen Liste Baurat Dr.-Ing. Hercher und Reg.-Bmstr. von Heemskerck als Mitglieder und Landesbaumeister Kurt Müller und Reg.-Bmstr. F. Wolff als Stellvertreter gewählt. Die Finanzlage des Vereins gestaltete sich verhältnismäßig günstig.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Versammlung am 10. Oktober 1913. Vorsitz.: Hr. Classen, anwesend 52 Personen.

Nach Aufnahme neuer Mitglieder und Erledigung der Eingänge berichtet Hr. Burchard in eingehender Weise über die Abgeordneten-Versammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu Bromberg. Darauf folgten Mitteilungen des Hrn. Weichhold über Vorschläge der Vertrauensmänner für die 1914 in Hamburg abzuhaltende Abgeordneten- und Wander-Versammlung des Verbandes. Die Organisation soll in ähnlicher Weise erfolgen, wie s. Zt. im Jahre 1890, wo sie sich vorzüglich bewährt habe. Als Zeitpunkt werden die Tage vom 28. und 29. August 1914 für die Abgeordneten-, vom 31. August bis einschließlich 2. September 1914 für die Wander-Versammlung vorgeschlagen. Letztere soll mit einer Seefahrt schließen. Es wird die Bildung eines Garantiefonds beschlossen und mitgeteilt, daß der Hamburgische Staat zu dem Werke „Hamburg und seine Bauten“ einen Zuschuß von 25000 M. gibt. Hr. Classen wird seitens des Vereins für das Jahr 1914 in den Verbands-Vorstand entsendet. Den Schluß der Sitzung bilden Verhandlungen über Bibliotheksfragen. Es wird beschlossen, einstweilen an dem bestehenden Verhältnis festzuhalten, wonach der Verein finanziell an der Bibliothek der „Patriotischen Gesellschaft“ beteiligt ist, die seinen Mitgliedern in vollem Umfang zur Verfügung steht.

Versammlung am 17. Oktober 1913. Vorsitz.: Hr. Classen, anwesend 62 Personen.

Der Verein beschäftigt sich zunächst mit einem Antrag der Gewerbekammer, wonach der Verein aufgefordert wird, zu den Gesetz-Entwürfen betr. die Reform des gewerblichen Rechtsschutzes (Patent-Gesetz, Gebrauchsmuster-Gesetz, Warenzeichen-Gesetz) Stellung zu nehmen oder Mitglieder in eine Kommission der Gewerbekammer zur Beratung dieser Gesetze zu entsenden. Hr. Joseph ist in dieser Kommission bereits tätig, die Hrn. Magens und Deimling erklären sich dazu bereit. Außer ihnen wird noch Hr. Lamp vom Verein abgeordnet.

Es spricht sodann in anschaulicher Weise und unter Vorführung von Lichtbildern Hr. Gerstner aus Frankfurt a. M. über eine Romreise.

Versammlung am 24. Oktober 1913. Vorsitz.: Hr. Classen, anwesend 71 Personen.

Nach Aufnahme neuer Mitglieder spricht Hr. Speckböl über „Ausgeführte Industriebauten“ mit

Lichtbildern. Redner beginnt mit der Wiedergabe der Eingabe des Vorstandes des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ an die Technischen Hochschulen, betreffend die Errichtung von Lehrstühlen für Industrie-Hochbauten und Kleinwohnungswesen; und um darzutun, wie man in Ingenieurkreisen hierüber denkt, verliest er auszugsweise einen hierauf bezüglichen Artikel des Hrn. Prof. Franz in Charlottenburg in der Zeitschrift „Technik und Wirtschaft“, worin derselbe bezweifelt, daß der vorgeschlagene Weg gangbar ist. Vielmehr sieht er das oberste Ziel in einer Annäherung der Interessen der Baukunst und Industrie, von Architekt und Ingenieur und hält die Ausscheidung des Ingenieurwerkes aus der Architektur, die Entfremdung zwischen Architekt und Ingenieur für einen bedenklichen Nachteil. In neuerer Zeit werden nun auch Ingenieurbauten künstlerischer gestaltet, denn Schönheit ist kein Hinderungsgrund für Nützlichkeit. Die Technik des Industriebaues Gipfelt in dem Erfordernis, mit möglichst geringen Mitteln möglichst viel zu leisten; in vielen Fällen verhält man sich ablehnend gegen technische Beratungen, in verhältnismäßig wenigen findet man hierfür Verständnis. Gewöhnlich wird, trotz des Widerstrebens des Bauherrn, aber Besseres und Schöneres geschaffen. Redner gibt dann zunächst Beispiele ganz schmuckloser Bauten, geht darauf auf Eisen-Fachwerkbauten ein, bei denen es kaum möglich sei, für die Schönheit etwas zu tun, und zeigt schließlich an einer Anzahl guter Beispiele, namentlich auch aus dem Gebiet des Eisenbetonbaues, wie ohne größere Aufwendungen für Fassaden und ohne die Zweckmäßigkeit zu beeinträchtigen doch eine befriedigende Gesamterscheinung bei reinen Zweckbauten erzielt werden kann. Redner gibt dabei auch stets einen kurzen Einblick in die Sonderforderungen der betr. Betriebe. Er bespricht nunmehr die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme von Maschinen-Anlagen. In Lichtbildern wird alsdann gezeigt, wie verschiedene Maschinen-Angebote zu vergleichen sind. Von Fall zu Fall sind genaue Erhebungen anzustellen, welche Betriebs-Anlage in Frage kommt; Erhebungen über Betriebsverhältnisse, die Rücksicht auf die ganze Konstruktion der Fabrik-Anlage sind nötig, auch ist wichtig, ob der Abdampf der Maschine für Heiz- und Kochzwecke weiter verwendet werden kann. Besonders interessant sind der Vergleich der Kosten der Maschinenhäuser für Dampf-Maschinen und Turbo-Generatoren für zusammen 1800 PS. in verschiedener Kombination der Aggregate, sowie die Rentabilitäts-Berechnung der Gesamt-Anlage, deren Ergebnis ebenfalls im Bilde gezeigt wird. Auch die modernen Gleichstrom - Dampfmaschinen erwähnt der Redner am Schluß dieses Abschnittes. Hierauf verbreitet er sich ausführlich und an Hand mehrerer Bilder über den Bau einer größeren Fabrik-Anlage auf der Peute, deren Herstellung rd. 5 Jahre in Anspruch nahm. Es werden die Rauchgasführung (4 m über Gelände), die Kran-Anlagen, Wasser-Entnahme und die Flugstaub-Kondensation besonders vorgeführt; ebenso der 100 m hohe Schornstein, der oben 3 m lichte Weite und 3,5 m äußeren Durchmesser hat; unten außen hat er 9 m Weite, in der Basis 13 m, steht auf 237 Holzpfählen, hat 20 m hohes Chamottefutter und wiegt 3200 t. Seine Bauzeit betrug 120 Tage. Ein zweiter 65 m hoher Schornstein trägt einen Hochbehälter. Der Vortrag wird mit großem Beifall aufgenommen.

Zum Schluß berichtet noch Hr. Joseph über Unklarheiten, die in dem neuen Patentgesetz-Entwurf hinsichtlich des Rechtes der Beamten an ihren Erfindungen bestehen.

Verein für Deutsches Kunstgewerbe. In der Versammlung am 10. Dez. 1913 hatte sich der Verein mit Lino-leum und Linkrusta zu beschäftigen an Hand einer Ausstellung, die die namhaftesten Lino-leum-Fabriken Deutschlands, wie Anker, Hansa, Neukölln, Schlüssel, Bedburg usw. veranstaltet hatten, und die Arbeiten, nach Entwürfen hervorragender Künstler zeigte, z. B. Peter Behrens, Albin Müller, Richard Riemerschmid, Carl Eeg, Bruno Paul, Albert Gessner, Lucian Bernhard, Willy Belling, Ludwig Paffendorf, Josef Hoffmann, Hans Christian sen und andere. Arch. Karl Richard Henker leitete die Besprechung ein. Als erster Berichtersteller sprach Prof. Dr. Georg Lehnert über „Die Herstellung des Lino-leums und der Linkrusta“ und die daraus sich ergebenden gewerblichen und künstlerischen Eigenschaften. Er zeigte, wie man das Leinöl zu Linoxyn oxydieren und dieses mit verschiedenen Harzen mischen muß, um das Lino-leum-Zement zu erhalten, aus dem man endlich durch Verketten mit Korkmehl und Erdfarbstoffen die eigentliche Lino-leummasse gewinnt, und zwar zunächst in Form kleiner Körner. Sie breitet man auf den Kalandern zwischen mächtigen Arbeitswalzen auf Jutegebe aus und erhält so das einfarbige Lino-leum. Das sogenannte Gra-

nit- und Jaspis-Linoleum erzielt man dadurch, daß man verschieden gefärbte Massekörner auf die Jute zwischen die heißen Walzen bringt und zum Linoleum zusammenbäckt und preßt. Durch und durch gemustertes Linoleum stellt man her, indem man entsprechend gefärbte Linoleummasse mit Hilfe von Schablonen auf die wagrecht ausgespannte Jute streut und dann das Ganze unter und zwischen die Arbeitswalzen bringt. Doch kann man auch vorher das Muster aus farbigen Linoleumplatten zu großen Blöcken zusammen setzen und von diesen wiederum Platten abheben. Für Linkrusta breitet man die Linoleum-Masse dünn auf kartonstarkem Papier aus und läßt sie durch gravierte Walzen gehen. Die Elastizität, die Biegsamkeit, die Undurchlässigkeit für Wasser und andere Flüssigkeiten, die Fußwärme und die leichte Behandlungsmöglichkeit des Linoleums rühren von den Eigenschaften der Stoffe her, aus denen es besteht. Reg.-Bmstr. Walther Lehweiß behandelte die „Verwendung und die künstlerische Bedeutung des Linoleums“. Er kennzeichnete, wie man es anfangs nur einfarbig hat herstellen können und wie man es hat bedrucken müssen, um es zu mustern. Das einfarbige Linoleum, wie auch das Granit-Linoleum, wenn es nicht gar zu lebhaftes Färbung zeigt, hält er für ein bautechnisch wie künstlerisch durchaus geeignetes Mittel zum Bekleiden von Fußböden, zum Herstellen von Wandpaneelen und auch zum Bedecken von Speisetischen und anderen viel gebrauchten Tischen. Auch die Linkrusta ist für Wandbekleidung durchaus zu empfehlen, allerdings nicht dann, wenn sie sich bemüht, andere Stoffe, wie zum Beispiel Holzpaneel, nachzuahmen, sondern nur dann, wenn sie ihren eigenen Stil verfolgt. Ihn festzulegen, sind heute namhafte Künstler bemüht. Für das Linoleum dürfte er bereits gefunden sein, denn da es als Fußbodenbelag dienen soll, sind die gebrochenen Farben, die ihm eigen sind, durchaus am Platze; und nicht minder sind es die eigentümlich unscharfen, etwas verschwommenen Umrisse, die dem mit Schablonen hergestellten, durch und durch gemusterten Linoleum eigen sind. Für das aus dem vollen Block gemusterte Linoleum soll nicht die Nachahmung textiler Erzeugnisse das Vorbild abgeben, sondern ein Stil, der sich mehr dem Mosaik nähert. Der Umstand, daß gerade für das mit Schablonen gemusterte Linoleum so treffliche Künstler in der neueren Zeit sich betätigt haben, läßt erkennen, daß wir hierin einer erfreulichen Zukunft entgegen gehen und daß auch für die Musterung aus dem vollen Block künstlerische Kräfte sich einstellen werden. —

Münchener (Oberbayerischer) Architekten- und Ingenieurverein. Daß auch das „starke“ Geschlecht recht neugierig sein kann zu erfahren, wie sein weiblicher Widerpart über von ihm vollbrachte Taten denkt und urteilt, bewies die Wochenversammlung vom 20. November 1913. In hellen Scharen waren sie angerückt, die Münchener Baubeflissenen, um einen Vortrag von Frau Hofrat Hanfstängl-München, einer geborenen Amerikanerin, zu hören über die Frage: „Wie die Architekten bauen sollen; Gedanken einer Hausfrau“. Nach einem kleinen Streifzug in die moderne Frauenbewegung, der jedoch durchaus nichts Suffragettisches an sich hatte, ging sie auf ihr eigentliches Thema über. Den Grundakord ihrer Ausführungen kann man eigentlich dahin festlegen, die Hausfrau möglichst von der unlegbar vorhandenen Dienstboten - Not unabhängig zu machen, d. h. die Führung des Hauswesens tunlichst in ihre Hände allein zu konzentrieren. Dafür hat sie nun allerdings der Wünsche recht viele, die sich wohl nur im eigenen Einfamilienhaus erfüllen lassen, gegen deren Verwirklichung wohl auch der Architekt nichts einwenden würde, desto mehr aber der Bauherr hochherrschaftlicher, großstädtischer Mietkavanserei. Dieser würde zumindest den Mietpreis für eine solche Idealwohnung so hoch schrauben, daß wohl nur der Steuerkommissär seine ungetrübte Freude daran hätte. Rednerin ging in ihrer Wohnungsreform ebenso radikal wie umfassend zu Werke: sie begann bei der Hausklingel, derer schriller Ton einem sonoren oder noch besser einer Pfeife weichen solle. Der Brief- und Paketkasten bei der Haustüre oder im Vestibül soll durch ein Telefon mit der Wohnung verbunden sein, ebenso darf beim Vorhandensein mehrerer Stockwerke ein Aufzug zur Beförderung schwerer Gegenstände nicht fehlen. Die Waschküchen müßten je eine besondere Geschirr-Einrichtung für jede Partei erhalten und im Dachraum untergebracht werden samt dem anstoßenden Bügelzimmer, das Stellagen zum Aussuchen der Wäsche haben muß. Der Vorplatz der Wohnung hat eine Waschgelegenheit aufzuweisen, weil es doch gegebenen Falles unbehaglich sei, einem von der Bahnfahrt kommenden Besuch den eigenen Waschtisch im Schlafzimmer zur Verfügung zu stellen. Beson-

ders erpicht zeigte sich Rednerin auf eingebaute Wandschränke, sowie breite Fenstersimse, unter denen sich im Speisezimmer Kühlschränke, in den übrigen Zimmern aber solche für Bücher und dergl. anbringen ließen. Die Heizkörper müssen Wassereinsätze nicht nur zur Luftbefeuchtung, sondern auch zum sonstigen praktischen Gebrauch erhalten; laufendes Wasser und eine kleine elektrische oder Gaskoch-Vorrichtung sei im Speisezimmer ebenso notwendig, wie ein großer wirklich zweckmäßiger Eisschrank in der Speisekammer. Das Bad soll neben dem Schlafzimmer und mit diesem durch eine Tür verbunden sein, ebenso soll das Waschbecken im Bad so groß sein, um darin auch das eine oder andere Wäschestück reinigen zu können. Das Schlafzimmer müßte für jede Bettlänge genügen, von ihm ein Lichtauschalter nach allen Wohnräumen gehen und ebenso ein Läutewerk nach dem Mädchenzimmer, das nicht zu knapp bemessen werden dürfe. Für die Größe der Küche sei der rationelle Wirtschaftsbetrieb ausschlaggebend, aber Platz für Holz und Kohlen, ein Müllschacht müssen vorhanden sein und neben der Küche sei ein Arbeitsraum zum Nähen, Flickern, Gemüse-Vorrichten und dergl. vorzusehen. Der Keller muß derart ausgestaltet sein, daß in ihm alles Nötige sehr handlich untergebracht werden könne; Vorrichtungen zur Verwendung des elektrischen Bügeleisens usw. dürfen natürlich nicht fehlen. Die Ausführungen über eine solche Idealwohnung fanden reichlichen Beifall, namentlich von Seite der mit anwesenden Damen. Die Architekten werden sicher auch bestrebt sein, ihnen zu entsprechen; es ist somit nichts mehr nötig, als die Bauherren dafür zu finden. — J. K.

Württembergischer Verein für Baukunde. In der zweiten ordentlichen Versammlung am 15. Nov. 1913 hielt Hr. Reg.-Baumstr. P. Adam einen interessanten Lichtbildervortrag über: „Eine Reise in der Zone des Panama-Kanals“, dem Folgendes entnommen ist:

Redner ging zunächst auf die Vorgeschichte des Panama-Kanals ein, die beinahe bis zur Entdeckung Amerikas zurückreicht, erwähnte den im Jahre 1850 zwischen England und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika abgeschlossenen sogenannten Clayton-Bulwer-Vertrag, nach welchem keine der beiden Mächte allein weder einen Kanal bauen, noch einen solchen unter ihre alleinige Kontrolle nehmen sollte. Er erwähnte den Bau der Panama-Bahn im Jahre 1855 und ging schließlich auf die Pläne von Lesseps ein und die ihm 1881 von der Columbianischen Regierung erteilte Genehmigung zum Bau eines Niveaukanals von Colon nach Panama. Es wurde die „Compagnie universelle du Canal interocéanique“ gegründet, die aber nach siebenjähriger Tätigkeit liquidierte. 1894 wurde eine neue Compagnie gegründet, die den Culebra-Einschnitt weiter betrieb und der es 1902 gelang, das ganze Unternehmen samt allen Einrichtungen zum Preis von 160 Mill. M. an die Union zu verkaufen. Die endgültige Festlegung erfolgte 1905 durch Roosevelt, der damals eine internationale Kommission zur Entscheidung über die Frage: Niveau- oder Schleusenkanal, einberief. Die Mehrheit entschied sich für den Niveaukanal; trotzdem wurde schließlich ein Schleusenkanal zur Ausführung angenommen, weil dieser gegenüber 272 Mill. Doll. des Niveaukanals nur 139 Mill. kosten sollte und außerdem eine nur etwa halb so lange Bauzeit als jener erforderte. Ganz besonders fiel noch für den Schleusenkanal ins Gewicht, daß auf diese Weise eine leichtere Bewältigung der Hochwasser-Abflüsse des Rio Chagres möglich war, während diese beim Niveaukanal fortwährend die größten Schwierigkeiten bereitet hätten. Der Hauptbestandteil des Schleusenkanals wurde nunmehr der die Scheitelhaltung bildende große Stausee bei Gatun, welcher derart gewaltige Abmessungen hat, daß er fast den gesamten Jahresabfluß des Rio Chagres aufzunehmen vermag. Die Länge des Panama-Kanals beträgt 81 km, wobei von dem Tiefwasser des Atlantischen bis zu dem des Stillen Ozeans gemessen ist; der Panama-Kanal ist also noch um 18 m kürzer, als der Kaiser Wilhelm-Kanal. Auf die Scheitelhaltung entfallen 52 km; diese bietet infolge des großen Aufstaus, bei einer Spiegelfläche von 425 qkm, den Schiffen die nötige Fahrhinne ohne weiteres dar, sodaß diese auf eine Länge von 42 km mit voller Geschwindigkeit darin fahren können. Der Aufstieg zu der Scheitelhaltung erfolgt beiderseits durch 3 Schleusen, die jeweils doppelt angeordnet sind, sodaß also insgesamt 12 Kammern auszuführen waren. Der engste Teil des Kanals ist der Culebra-Einschnitt, wo indessen immer noch eine nutzbare Breite von 92 m vorhanden ist; es können also auch hier zwei große Schiffe an jeder beliebigen Stelle einander begegnen. Da keine der beiden Buchten, in die der Kanal ausmündet, von Natur genügend gegen Sturm geschützt ist, so mußten an beiden

Einfahrten lange Wellenbrecher in das Meer hinaus gebaut werden.

Besonders bemerkenswert ist die zur Bewältigung eines derartigen Riesenunternehmens erforderliche Organisation, die von den Amerikanern muster­gültig durchgeführt worden ist. Dabei wird der ganze Bau von der Union selbst betrieben, also nicht durch Unternehmer ausgeführt. An der Spitze steht der bekannte Oberst und Ingenieur Goethals, der sowohl die ganze technische Leitung des Baues, als auch die Verwaltung der Kanalzone in sich vereinigt. Die Baustrecke zerfällt in 3 Abschnitte: atlantische, Zentral- und pazifische Division. Im Zusammenhang mit dem eigentlichen Kanalbau wurden umfangreiche Sanierungs-Arbeiten durchgeführt, insbesondere erhielten die beiden Städte Colon und Panama Bed- und Entwässerungs-Anlagen, auch ging man den Moskitos, den Verbreitern der Fieberseuche, zu Leibe, indem man ihnen die Sümpfe, ihre Brut- und Wohnstätten, nahm.

Die Ausbaggerung der Fahrrinnen bis zum Tiefwasser der beiden Ozeane wurde in einer Breite von 155^m sowie einer Tiefe von 12^m ausgeführt. Diese Arbeit bot keine besonderen Schwierigkeiten und war schon voriges Jahr nahezu fertig. Dabei haben sich die von den Franzosen übernommenen Naßbagger gut bewährt. Langwieriger und erheblich schwieriger gestaltete sich dagegen der Trocken-Aushub, der beim Culebra-Einschnitt eine Tiefe von 94^m (in der Kanalchse) erreicht und von dem etwa ein Drittel schon von den Franzosen ausgehoben worden war. Es war hier ursprünglich eine Sohlenbreite des Kanales von 60^m vorgesehen, diese wurde jedoch von Roosevelt auf eine Länge von 12^{km} bis zu 91^m erhöht, was eine bedeutende Kostenüberschreitung zur Folge hatte. In dem Culebra-Einschnitt ist das Arbeitsfeld der Löffelbagger oder „Dampfschaukeln“, wie die Amerikaner sie nennen. Zur Zeit des größten Betriebes, im Jahre 1911, waren hier 51 Bagger gleichzeitig in Tätigkeit, wobei die größte beobachtete Tagesleistung eines einzelnen Baggers 3600^{cbm} Fels betrug. Vor den Baggern her, in einem Abstand von 100 bis 200^m, wandern die Bohrkolonnen; diese führen Bohrmaschinen mit sich, die mit Dampf betrieben werden und wie kleine Rammen arbeiten. Die Fortbeförderung des Aushubes geschieht durch besondere Arbeitszüge aus offenen Plattform-Wagen, an deren Schluß ein Pflug-Wagen angebracht ist. Beim Abladen wird der Pflug von der Lokomotive mittels einer Winde von hinten her über sämtliche Wagenböden weg nach vorn gezogen, sodaß die aufliegenden Erdmassen und Felsstücke einfach abgestreift werden. Viel Schwierigkeiten bereiteten die vielfachen Rutschungen, die im übrigen bei der Zerrissenheit des Geländes sowie den steilen Böschungen nicht verwunderlich sind. Vermutlich dürften diese Rutschungen noch Jahre lang weitergehen.

Der größte Teil des Culebra-Aushubes wurde zum Bau des Staudammes bei Gatun verwendet, der bei 35^m Höhe und 2,5^{km} Länge eine Sohlenbreite von 800^m, eine Kronenbreite von 30,5^m hat. Vermöge dieses Dammes wird eine Wassermenge von nahezu 6 Billionen^{cbm} aufgestaut. Der Dammkern besteht aus einer feineren lehmigen Masse, die auf hydraulischem Wege herbefördert wird. In der Mitte des Dammes liegt ein Regelungswerk. Die Schleusen besitzen sämtlich eine Länge von 304^m bei einer lichten Weite von 33,5^m, sowie einer Niederwassertiefe von 12,5^m. Sie sind durchaus in Eisenbeton aufgebaut und je mit drei Paaren eiserner Stemmtore ausgestattet, die durch Elektromotoren angetrieben werden. Die Durchfahrt durch den ganzen Kanal mit seinen sechs Schleusen wird nach der Berechnung etwa 12 Stunden erfordern. Bei Christobal und Balboa werden neue Hafen-Anlagen errichtet, überall mit einer Niederwassertiefe von 12^m. Der Betrag der tatsächlichen Ausführungskosten des Kanales dürfte die Gesamtsumme von 1500 Mill. M. annähernd erreichen, d. h. das laufende^{km} wird samt allen Nebeneinrichtungen auf etwa 19 Mill. M. kommen. Die Fertigstellung soll bis 1. Januar 1915 erfolgen; man hofft allerdings schon früher fertig zu werden, allein angesichts der im Vorjahre eingetretenen bedeutenden Rutschungen erscheint das fraglich.

Der Vortrag, den Redner mit einem Hinweis auf die politische und wirtschaftliche Bedeutung des Kanales schloß, dessen Wirkung sich am meisten in England und Japan fühlbar machen wird, wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen. —

W.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. Versaml. am 1. Dezbr. 1913. An diesem Abend sprach nach geschäftlichen Erledigungen Hr. Reg.-Bmstr. Bergmann über neuzeitliche Eisenbahn-Werkstätten, insbesondere über einen derartigen Neubau in Nied bei Frankfurt, der ausschl. für die Ausführung von Ausbesserungs-Arbeiten an Lokomotiven und Wagen bestimmt ist: Laufweg, Laufzeit und wachsende Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel werden erörtert, sowie die systematische Anordnung der Werkstätten mit ihren Längs- und Quer-Gleisen, Hebungen, ferner der Arbeitsgang, alles auch lichtbildlich, endlich der Plan für Nied im Lageplan mit seinen Schiebebühnen, moderner Kesselschmiede, Siederohr-Reparatur-Werkstatt, Gelbgießerei, Tischlerei, Hängebahnen und Heizungs-Anlagen. Der interessante, bildlich trefflich unterstützte Vortrag fand lebhaften Beifall. —

Am Abend des 8. Dez. v. J. berichtete Hr. Arch. Rud. Linnemann über die Tätigkeit der Bauberatungs-Stelle für Hessen-Nassau. Wachsende Beanspruchung zeigt das wirkliche Bedürfnis. Die Zahl der Begutachter stieg in 3 Jahren von 2 auf 9 und 31 bei zusammen 24 Sitzungen. Die Beanspruchung erfolgte mehr durch den Land- als den Stadtkreis Frankfurt, veranlaßt durch volle Erkenntnis der Landräte hinsichtlich einer unparteiischen Instanz, auch Darlehen gewährenden Stellen, wie die Landes-Versicherung Kassel, deren Vorschriften streng gehandhabt werden. Die Architekten- und Ingenieur-Vereine Frankfurt, Wiesbaden und Kassel haben ihre Bezirke abgegrenzt bei gleich günstigen Ergebnissen. Die auf Beratung bezügliche Tätigkeit erfolgt kostenlos, nur ausnahmsweise gegen geringe Gebühr. Es tritt keine Schädigung der Architekten ein, weil meist nur Maurermeister und Handwerker in Betracht kommen. Es fanden dann Neuwahlen statt. Ergebnis: Prof. Unger, Arch. Linnemann, Thyriot, Aßmann, Paravicini, Schad, Boehde. Dann sprach Arch. Jul. Lönholdt über den Bedarf an städt. Schätzungsämtern außer den Privat-Taxatoren, veranlaßt durch die von verschiedenen Seiten geforderte Hergabe zweiter Hypotheken durch die Stadtgemeinde. Redner empfiehlt die Errichtung der Schätzämter nicht, weil sie leicht zu niedrig schätzen und Verluste entstehen. Der Verein stimmt zu vorbehaltlich des Eintreffens der von Wiesbaden in Aussicht gestellten Drucksachen. —

Gstr.

Vereinigung Berliner Architekten. Mitglieder-Versammlung vom 11. Dez. 1913. Vorsitz.: Hr. Boethke. Anwesend 29 Herren. Der Vorsitzende gibt der Versammlung Kenntnis von einem Dankschreiben des Hrn. Prof. Bruno Schmitz anlässlich seiner Ernennung zum Ehren-Mitglied der „Vereinigung Berliner Architekten“. Ferner wird der Eingang von drei neuen Baupolizei-Verfügungen, betr. Verbot von Oeffnungen mit Glasverschlüssen in Brandmauern, Herstellung von Radrennbahnen und betr. Bühnenpflicht von Bauabnahmen, mitgeteilt. Der Wortlaut könne in der Geschäftsstelle der „Vereinigung“ eingesehen werden, außerdem würde die „Deutsche Bauzeitung“ ihn demnächst veröffentlichen. Als neues Mitglied wurde Hr. Arch. Paul Hirsch aufgenommen.

Darauf erhielt das Wort Hr. Arch. Albert Hofmann zu seinem Vortrage über nicht ausgeführte Arbeiten Schinkels. Der Vortragende begnügte sich nicht mit einer feinsinnigen Erklärung der im Lichtbilde vorgeführten Werke Schinkels, er gab auch in scharfen Umrissen ein Lebensbild des großen Baumeisters, soweit aus demselben ein besseres Verständnis für das künstlerische Schaffen Schinkel's gewonnen werden konnte. Das tragische Schicksal des Altmeisters, dem es nicht vergönnt gewesen ist, seine genialsten Gedanken in die Tat umzusetzen, schilderte Redner mit eindrucksvollen Worten. Von den zahlreichen Entwürfen, die vorgeführt wurden, fanden diejenigen für Charlottenhof (Wildpark-Potsdam) und für das prächtige Schloß „Orianda“ für die Kaiserin Elisabeth von Rußland in der Krim die besondere Aufmerksamkeit der Versammlung. Obwohl der Vortrag die übliche Dauer von einer Stunde weit überschritt, folgten die Anwesenden den Ausführungen des Herrn Albert Hofmann mit größtem Interesse und spendeten ihm reichen Beifall. —

—a

Bund Deutscher Architekten Ortsgruppe Bremen. Hauptversammlung am 26. November 1913. In dieser Versammlung wurde der Vorstand gewählt, der sich wie folgt zusammensetzt: Hermann Deetjen 1. Vorsitzender, Ed. Gildemeister, 2. Vorsitzender, Richard Streller, Schriftführer und Säckelmeister. Ferner gehören dem Ausschuß an die Herren: Prof. E. Kleinhempel und die Arch. H. Stoffregen, C. Eeg, W. Sunkel. —

Inhalt: Das neue Bürgerheim an der Dall'Armi-Straße in München. — Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden. — Veränderungen in der badischen Staatseisenbahn-Verwaltung. — Gegen das Provisionswesen. — Zum siebzigsten Geburtstag von Hermann Eggert. — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Vereinsmittlungen. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Bürgerheim an der Dall'Armi-Straße in München.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



AS NEUE BÜRGERHEIM AN DER DALL'ARMI-STRASSE IN MÜN-
CHEN. * ARCHITEKT: STÄDTISCHER BAURAT DR.-ING. h. c. HANS
GRÄSSEL IN MÜNCHEN. * GESAMTANSICHT VON SÜDWEST. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

***** XLVIII. JAHRGANG 1914 * N^o. 1. *****



Deckenbild im Haupttreppenhaus von Kunstmaler Martin Herz in München und Haupttreppe.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. N^o 2.
BERLIN, 7. JANUAR 1914.

Das neue Bürgerheim an der Dall'Armi-Straße in München.

Architekt: Städtischer Baurat Dr.-Ing. h. c.
Hans Grässel in München.

(Schluß.) Hierzu die Abbildung Seite 25.



Der durch den Haupteingang (S. 25) das Innere Betretende gelangt zunächst in das 10,5^m lange und 5,5^m breite Vestibül (S. 18), von welchem 7 Stufen zur Haupttreppe und zu den Korridoren des Erdgeschosses führen. Vorgesobene seitliche Stufen-Aufgänge leiten zu den an den beiden Kurzwänden liegenden Zimmern des Torwartes und zu den Räumen der Verwaltung. Vor den beiden mittleren Mauerpfeilern der Vestibül-Treppe stehen die beiden Büsten der Stifter des Gebäudes aus Untersberger Marmor von Franz Drexler in München. Die Decke ist mit farbigen Stuckarbeiten und mit einem ovalen Gemälde in Tempera von Kunstmaler Martin Herz in München geschmückt, das die Monachia mit der Stiftungs-Urkunde, ein altes Ehepaar aufnehmend zeigt, während im Hintergrund der mit Arkaden geschmückte Hof eines Kaufmannshauses dargestellt ist (Kopfbild No. 1). Eine Tafel aus Treuchtlinger Marmor gibt Aufschluß über die Stiftung.



Die Treppen zu den Obergeschossen bestehen aus Eichenholz; die Trittstufen sind mit australischem Hartholz belegt. Die Abbildung S. 17 zeigt die Ausbildung der Haupttreppe und das Kopfbild des Gemäldes der Decke des Treppenhauses: in einer Parklandschaft halten Kindergestalten das Familienwappen des Stifters. Auch dieses Gemälde ist von

rot und weiß zusammen klingende Farben - Akkord zieht sich durch das ganze Haus und trägt mit zu der wohllichen bürgerlichen Stimmung des Hauses bei.

Der Unterhaltungsraum für Herren im I. Obergeschoß und der für Damen im II. Obergeschoß sind 10,8^m lang und 5,9^m breit (S. 19). Die Wände sind gelb getupft und mit gelber Borte gegen die weiße Decke ab-

gegrenzt. Bilder aus Alt-München und das Bronzebild des Prinzregenten Luitpold, ein Relief in plastischer Umrahmung bilden den Wandschmuck. Das Wohngerät ist weiß mit Lederpolsterung im Herrenraum, mit grünem Tuchüberzug im Damenraum. Die Zimmer der Insassen erhielten einen Bodenbelag aus hellbraunem Linoleum, stark grün, gelb, violett und blaugefärbte Wände, gegen die weiße Decke mit einer zweifarbigen ornamentalen Bordüre abgeschlossen. Die Fenster sind weiß gestrichen. Das Refektorium, Speisezimmer der Pflege-Schwestern, ist 8,8^m lang und 5,5^m breit (S. 19). Sein Fußboden ist mit hellbraunem Linoleum belegt, die Wände sind gelblich-weiß getupft und mit einem gelben, mit rotem Ornament geteilten Wandsokkel versehen. Die weiße Decke zeigt in der Mitte ein Rund mit der Darstellung der Mutter Gottes, die Pflege-Schwestern beschützend, von Martin Herz. Einrichtung und Türen sind weiß gestrichen und mit gelben Ornamenten verziert. Die Wände tragen einen Schmuck von Tempera-Bildern in weißen Rahmen, gleichfalls von Herz. Durch die helle Beleuchtung, die lichten Farben, durch eine Herrgotts-Ecke mit Ruscus-Kranz und gelben Immortellen, ferner durch eine dieser entsprechende Christkindl-Ecke, schließlich durch besonders ausgewählte Porzellan-Vasen mit bunten Blumen erhält der Raum bei aller Einfachheit eine freundliche, ja festliche Stimmung. Das anstoßende Arbeitszimmer der Haus-Oberin ist ähnlich in seiner farbigen Stimmung; seinen Hauptschmuck bilden 12 Stiche von Wening mit Darstellung der um 1700 in München vorhanden gewesenen Kloster-Anlagen. Die Stiche sind mit der Hand bemalt.

Zu den in der Ausgestaltung hervorgehobenen Räumen gehört auch der Schweestern-Betraum im I. Obergeschoß. Er hat Abmessungen von 7,6 : 7,6^m und ist 6^m hoch. Er ist von der Ost- und der Westseite beleuchtet und hat an der Nordseite eine Ausrundung

für den Altar; an der Südseite ist ein kleiner Vorplatz vorgelegt. Der Fußboden ist mit rotem Linoleum belegt; die Wände sind bis zur Höhe der Betstühle getäfelt, sonst rötlich getupft. Ein Deckengemälde in Tempera von Martin Herz stellt die Dreifaltigkeit dar, den Betraum, das Stifterpaar, die Erbauer und die Schwestern beschützend. Der schlichte



Eingangshalle.



Betraum der Barmherzigen Schwestern.

Martin Herz in Tempera ausgeführt. Die Decken der beiden Nebentreppen sind mit plastischen grünen Laubkränzen geschmückt, die sich an den Decken der Gänge fortsetzen, in welchen die Türen und ein Wandsockel in ihrer farbigen Behandlung mit der Decke und dem roten Linoleum-Fußboden zusammen gehen. Der aus den Farben grün, grauschwarz,



Altar, dreiteilig und mit einem Aufsatz mit Rundbild der Madonna, ist nach dem Entwurf von Grässel von Bildh. Br. Diamant in München in Eichen- und Lindenholz geschnitzt. Der Betraum, der außerdem mit 14 Kreuzweg-Stationen geschmückt ist, bietet Platz für 47 Personen.

In konstruktiver Beziehung ist zu bemerken, daß die Fundamente in Kies-Beton, die Mauern in Backstein ausgeführt wurden. Die Zwischendecken sind als „Rettig'sche Röhrendecken“, Hohlsteine in Verbindung mit Eisenbeton, ausgeführt. Das Linoleum ist nicht unmittelbar auf den Zement-Estrich der Massiv-Zwischendecken, sondern auf eine warmhaltende, 1,5 cm starke Steinholzmasse verlegt. Die Heizung ist Warmwasser-Heizung; die Heizkörper sind in die Fensternischen gestellt. Der aus Holz konstruierte Dachstuhl ist durch Feuermauern in 7 Teile zerlegt. Sämtliche Klempnerarbeiten wurden in Kupferblech ausgeführt. Die Beleuchtung aller Räume ist elektrisch. Für die schlüsselfertige Uebergabe des Hauses wurden 1170000 M. beansprucht. 1^{qm} bebauter Fläche stellt sich auf 390 M., 1^{cbm} umbauten Raumes auf 27,80 M. Auf den Kopf der Insassen ergibt sich bei 162 Pensionären ein Betrag von 7222 M.

Es ist nun nicht uninteressant, das hier geschilderte Gebäude zu betrachten im Lichte des gegenwärtig in München erhobenen Streites zwischen der die reine Zweckmäßigkeit betonenden Richtung im Kunstgewerbe, welche durch den „Münchener Bund“, den Münchener Zweigverein des „Deutschen Werkbundes“ vertreten wird, und der mehr überlieferten sogenannten Münchener Art des Kunstgewerbes, vertreten durch die selbständigen Kunsthandwerker. Man meint, daß das Verbannen allen ornamentalen Schmuckes der reicheren Art dem Münchener Kunsthandwerk schädlich sein würde, da der Fremde in München das „Münchenerische“ suche, nicht das, was er auch im übrigen Deutschland haben könne. Beim Bürgerheim wie bei seinen übrigen Bauten, bei der Impler-Schule, beim Heilig-



Oben: Unterhaltungszimmer der Herren. Mitte: Refektorium der Schwestern. Unten: Kochküche.



geist-Spital hat Hans Grässel bewiesen, daß man die Zweckmäßigkeit als Richtschnur nehmen kann, ohne die Farbenfreudigkeit, das anmutend Behagliche, das spezifisch „Münchenerische“ zu verlassen, daß also nur die Einseitigkeit der Ideen der Streitenden es ist, in welcher der Gegensatz zum Ausdruck kommt. Grässel

Bayerischen Landtag bei der Besprechung dieser Frage zutage getreten sind. Diese Anschauungen fanden ihren Ausdruck in dem Beschluß, das bayerische Kultus-Ministerium aufzufordern, es möge dieses auf die ihm unterstellten Kunst-Lehranstalten in dem Sinne einwirken, daß die doktrinaire Einseitigkeit in

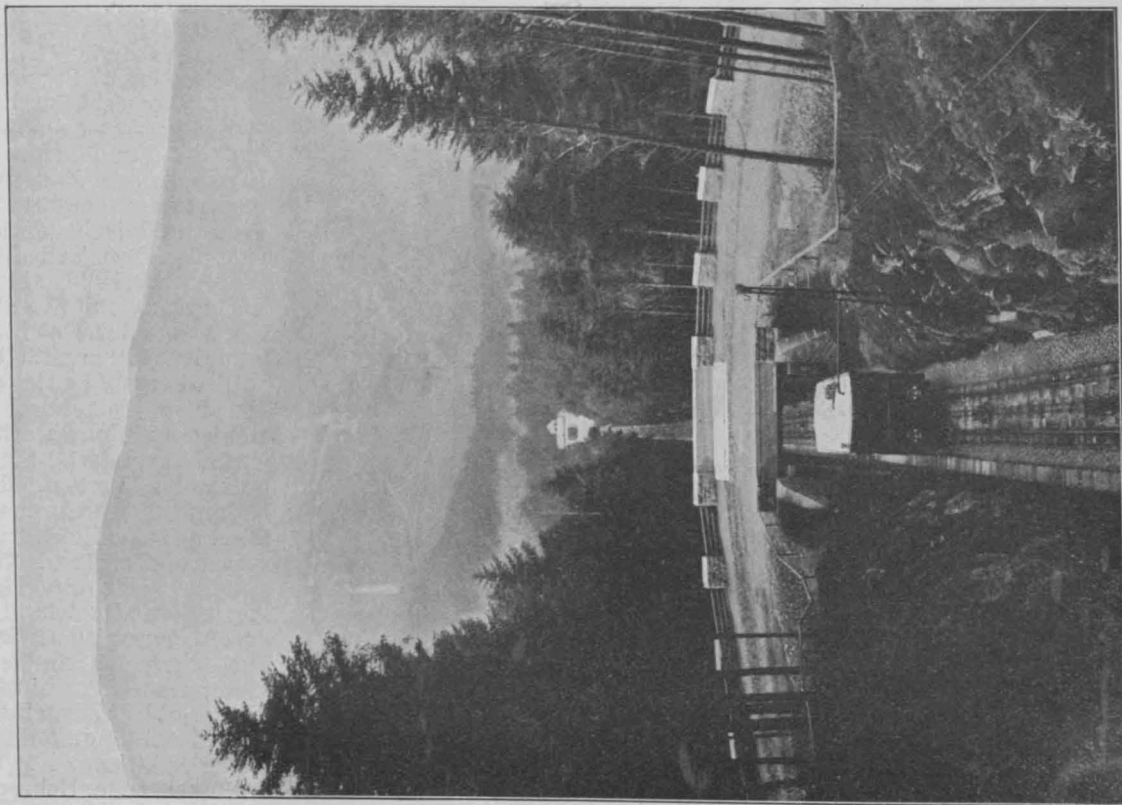


Abbildung 21. Felseinschnitt im unteren Teil der Bahn.
Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden.

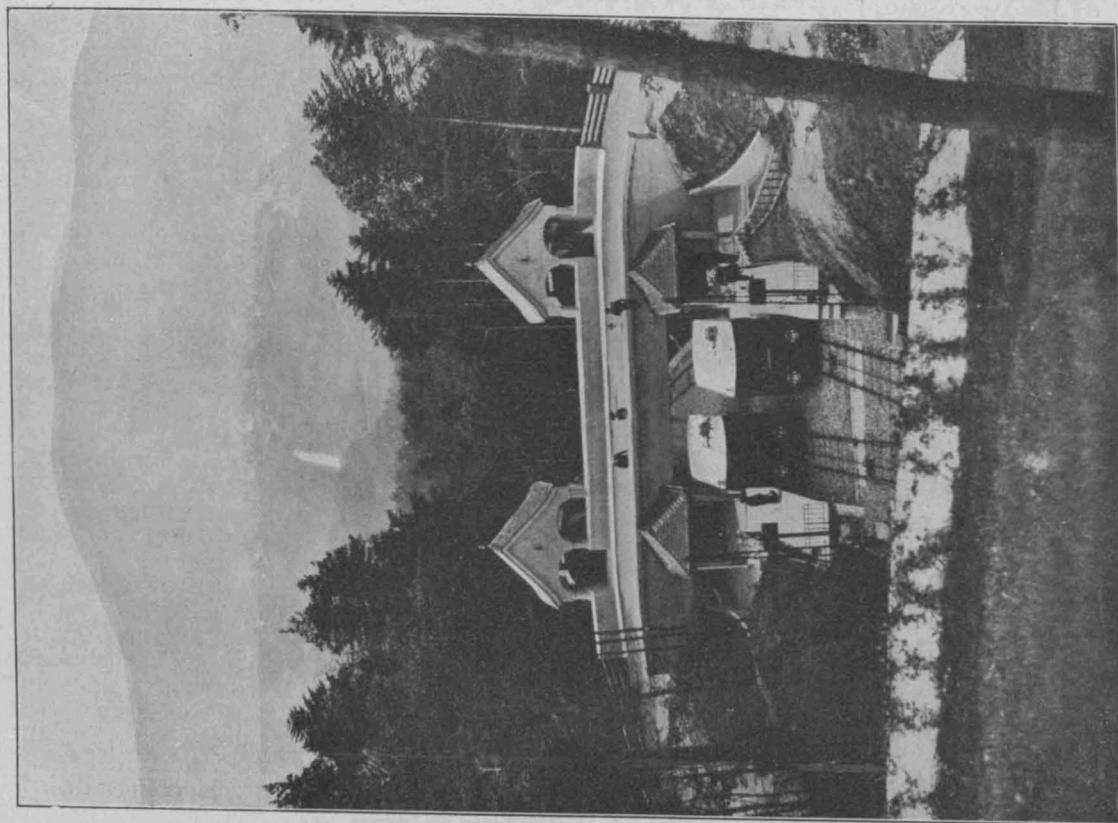


Abbildung 10. Mittlere Station von oben gesehen.

bewies durch seine Bauten, daß man beiden Anschauungen gerecht werden, daß man an der „Münchener Art“ festhalten kann, ohne die Zweckform zu verlassen. Und das scheint uns kein geringes Verdienst zu sein! Die Bauten von Hans Grässel befinden sich aber auch im Einklang mit den Anschauungen, die im

der Kunstlehre, wie sie namentlich von der „Bayerischen Landes-Gewerbeanstalt“ in Nürnberg und von der neuen Direktion der Kunstgewerbeschule in München geübt wird, vermieden werde. Ohne Zweifel ist an diesen Erscheinungen die Sucht schuld, „modern“ zu arbeiten, statt der Entwicklung Zeit zu lassen. —

Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden - Baden.

Von Baurat Professor W. Eberhardt in Stuttgart.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage: Panorama von Baden-Baden mit Blick auf den Merkur, sowie die Abbildungen Seite 20.



ür den einspurigen Oberbau (vergleiche Abb. 7, S. 23) ist eine Spurweite von 1 m gewählt. Die eisernen Querschwellen liegen in 960 mm Abstand, beim Schienenstoß in 400 mm Abstand voneinander entfernt. Die in der Geraden 9996 mm langen Schienen aus Flußstahl mit keilförmigem Kopf wiegen 27 kg/m; sie sind

125 mm hoch, im Fuß 100 mm, im Kopf 46 mm breit und sie dienen gleichzeitig sowohl als Laufschiene wie auch

als Bremsschiene für die Wagen. Die Schienen sind auf den eisernen Querschwellen auf sehr solide Weise mittels Klemmplatten und Hakenschrauben befestigt. Die Schienenstoß-Verbindung geschieht mittels Winkellaschen und Laschenbolzen, und es werden an den Schienenstößen die Klemmplatten gleichzeitig in die Winkellaschen und in die Querschwellen eingelassen, sodaß ein Abwärtswandern der Schienen auch beim Bremsen der Wagen vollständig ausgeschlossen ist. Um die Bremskräfte nicht nur auf die Stoßschwellen zu übertragen, sind in der Schienenmitte noch besondere kurze, in die Klemmplatten eingreifende

Stemmlaschen angebracht.

Zur sicheren Führung und Schonung des Drahtseiles sind in geeigneten Entfernungen (in der Geraden etwa alle 14 m, in den Krümmungen etwa alle 9—10 m) leicht drehbare Seiltragrollen je zwischen zwei Schwellen angeordnet und mittels Flacheisen, auf denen die Lager für die Rollen-Achsen sitzen, auf den Schwellen befestigt. In den Kurven sind die Rollen unter einem Winkel von 67° schräg gestellt. Die Rollen drehen sich auf ihren Achsen und werden durch die Drehung mitmachende Selbstöler geschmiert. In den geraden Strecken liegen die Rollen für das aufwärts und abwärts fahrende Seiltrumm nahe bei einander und haben eine gemeinsame Achse, während in den Kurven und bei den Uebergängen der Kurven in die geraden Strecken (Ausweiche) jede Rolle ihre eigene Achse hat.

Die größte Entfernung der Gleisachsen in der Mitte der in die Bahnkrümmung gelegten Ausweiche beträgt 3737 mm, sodaß zwischen den sich dort begegnenden 2,5 m breiten Wagen ein freier Raum von 1,24 m Breite verbleibt und der notwendige Gleisabstand auf eine Länge von mehr als 40 m vorhanden ist. Die Weiche besitzt keinerlei bewegliche Teile und es weichen sich die beiden Wagen dort selbsttätig aus.

Das Zugseil verläuft etwa in Höhe des Schienenkopfes, wes-

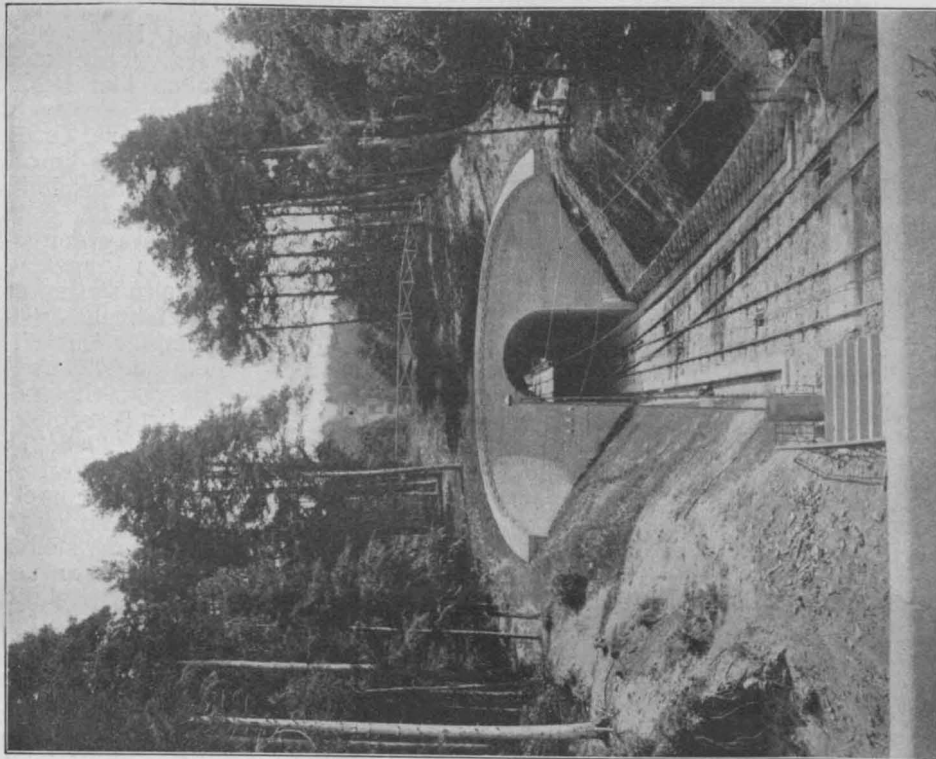


Abbildung 12. Tunnelportal von der mittleren Station aus gesehen.

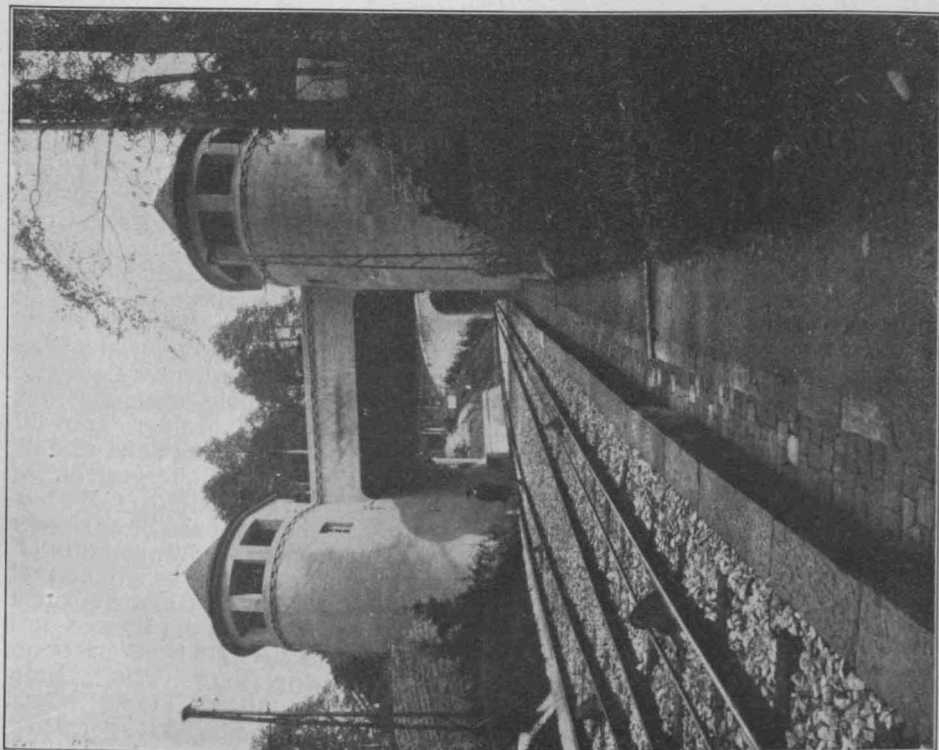


Abbildung 9. Wegüberführung der mittleren Station von unten.

halb eine gewöhnliche Zungenweiche nicht anwendbar ist, da sich Zunge und Seil schneiden würden. Es ist deshalb die Zunge durch eine Leitschiene ersetzt, derart, daß ein Zwischenraum verbleibt, in den das Seil zwischen die Schienen eintreten kann. Auch die Anordnung der unten beschriebenen Zungen-Bremse würde die Wahl einer Zungenweiche nicht zulassen. Damit nun aber die Wagenräder die unterbrochene Führungsschiene überschreiten können, sind diese auf der inneren Wagenseite in Gestalt einer breiten Trommel ohne Spurkranz ausgebildet, während die Räder auf der äußeren Wagenseite 2 Spurkranze besitzen, wodurch dem Wagen die nötige sichere Führung an der Außenschiene allein gegeben ist.

An vier Stellen kreuzt die Bahnlinie bestehende Straßen. Wegen der großen Steigungen der Bahn und wegen der Seilführung waren schienengleiche

kentafel sind beiderseits Durchgänge ausgespart, die als einfache Warteräume dienen. Kleine Unterstandshäuschen, in Verbindung mit den Unterführungsgängen, genügen den bescheidenen Verkehrsansprüchen hier vollständig. Das ganze Bauwerk bildet einen markanten Abschluß der unteren geradlinigen Bahnstrecke.

Unmittelbar oberhalb dieser Station, welche den Ausgangspunkt für bequeme Waldspaziergänge bildet, geht die Bahn durch einen 37 m langen Tunnel (nebensteh. Abb. 11a—e), der zugleich eine weitere leichte Ueberführung der bestehenden Merkur-Straße ermöglichte. Durch die Anlage des Tunnels konnte eine bestehende beliebige Aussichtsplatte erhalten bleiben und es wurde an dieser besonders in die Erscheinung tretenden Stelle des Berges ein großer unschöner Bahneinschnitt vermieden. Den berechtig-

ten Bestrebungen eines weitgehenden Naturschutzes wurde also auch hier Rechnung getragen. Der Tunnel wurde aus Beton im offenen Einschnitt hergestellt. Die Flügel wurden gebogen angelegt, was in statischer Beziehung Vorteile und auch wohl ein befriedigendes Aussehen gewährt (vergl. Abbildung 12, S. 21). Erst nach Verlassen des Tunnels reicht der Blick an der immer steiler und steiler ansteigenden Bahnlinie entlang hinauf bis zur Gipfelstation. Der bestehende, zum Merkurgipfel führende Fahrweg wird von der Bahn noch 2 Mal kurz nach einander gekreuzt. Der Berghang ist nunmehr so steil, daß eine wesentliche seitliche Verlegung der Straße nicht mehr möglich war. Die Bahn wurde aus diesem Grunde hier tief in den Einschnitt gelegt,

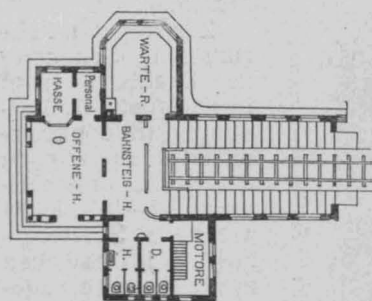


Abbildung 13 (oben).
Grundriß der unteren Endstation.

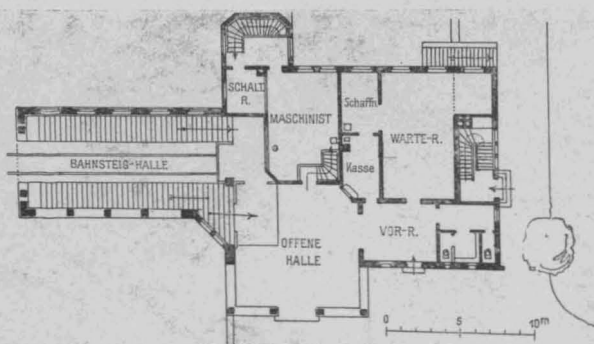
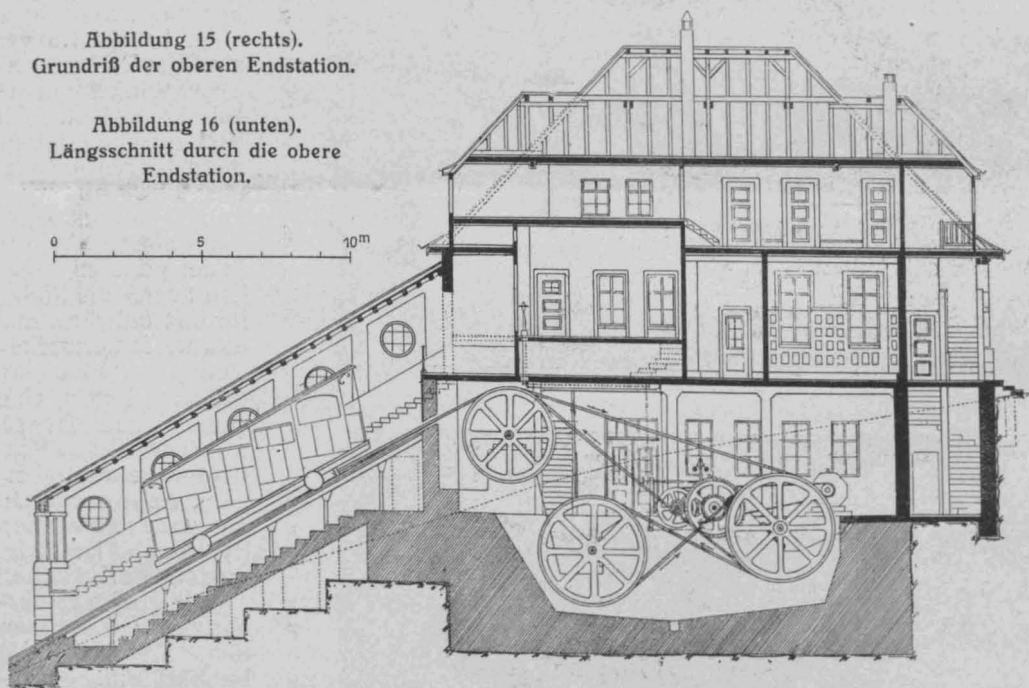


Abbildung 15 (rechts).
Grundriß der oberen Endstation.

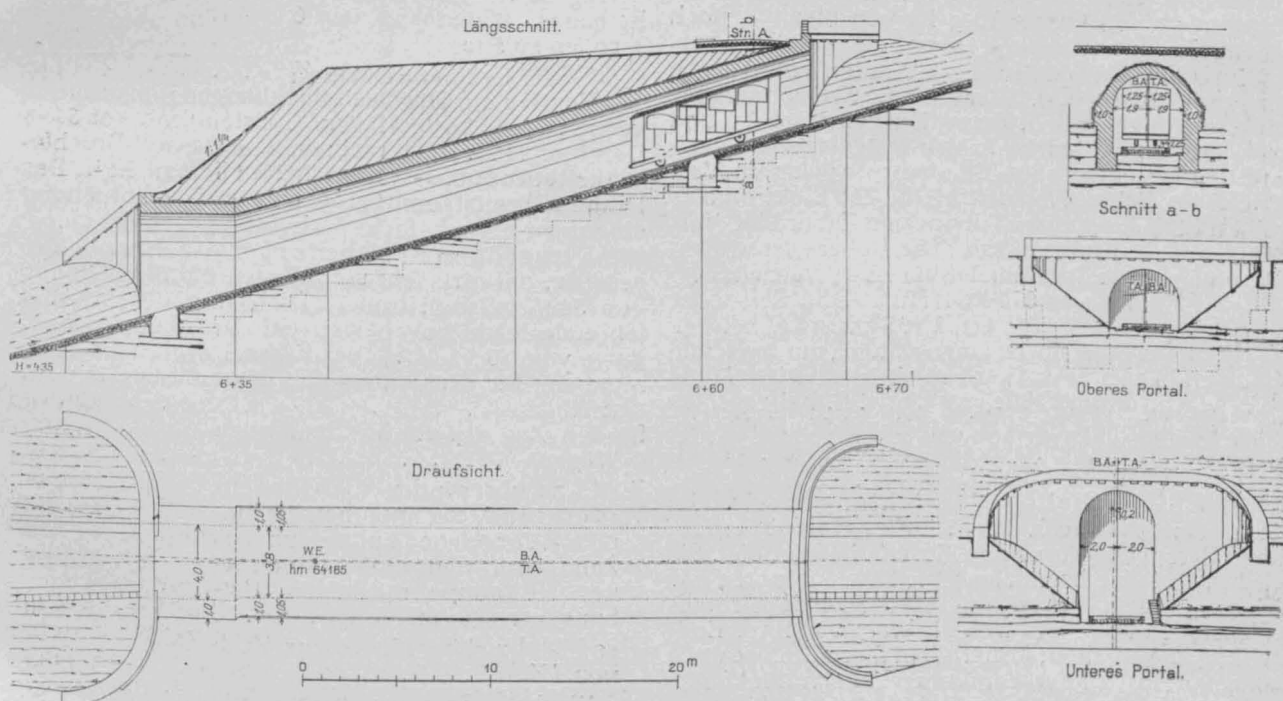
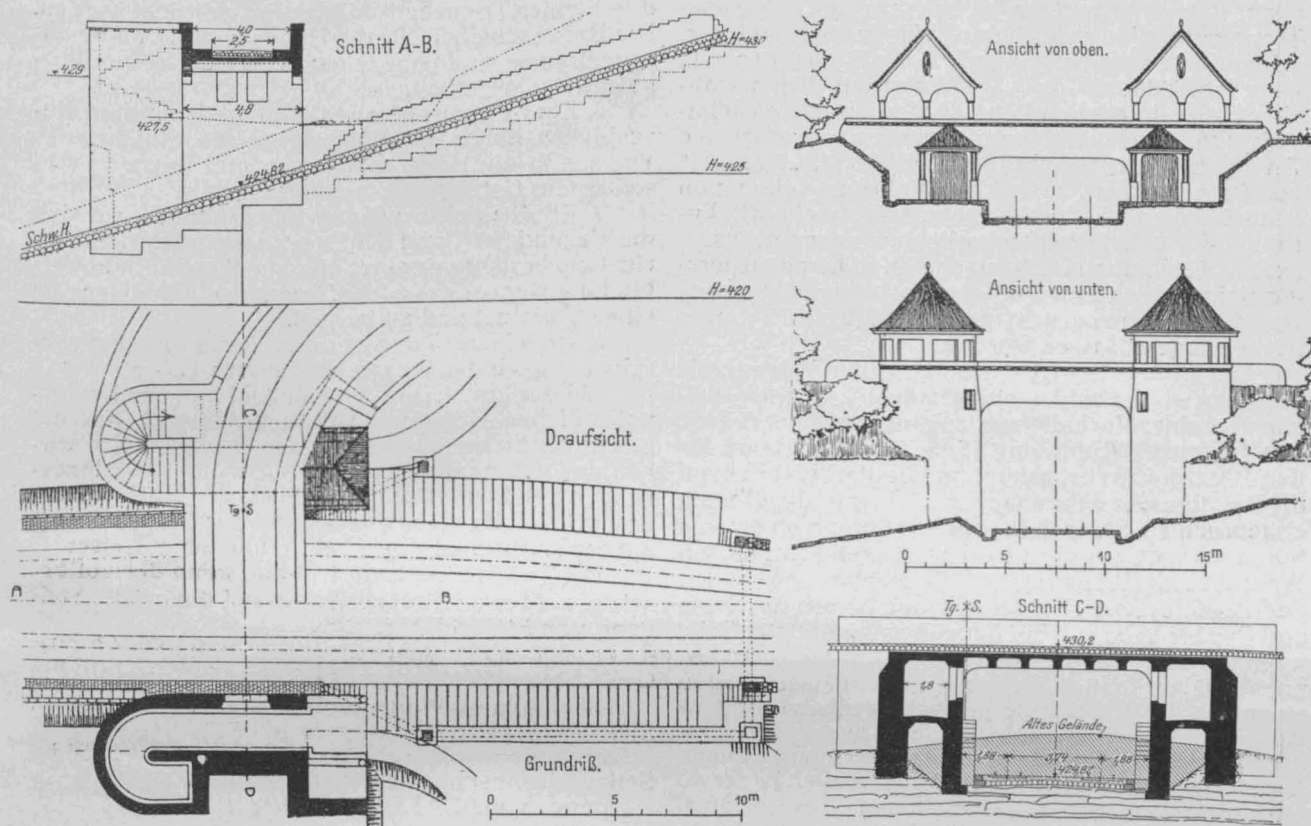
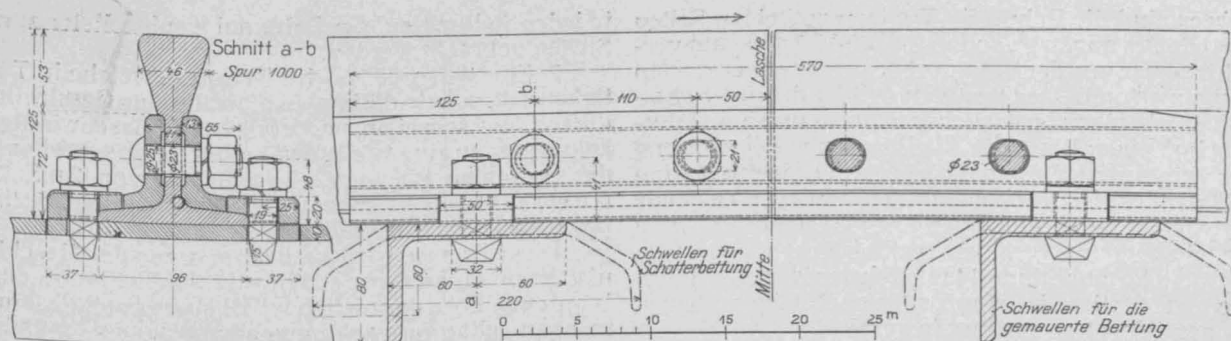
Abbildung 16 (unten).
Längsschnitt durch die obere Endstation.



Uebergänge nicht angängig. Der untere Merkurweg hat nur geringe Verkehrsbedeutung, er dient in der Hauptsache zur Holzabfuhr. Durch eine Höherlegung der Straße wurde es möglich, diese über die Bahn hinweg zu führen. Da die Straße ganz nahe der Bahnmitte gekreuzt wird, müssen hier beide Ausweichgleise überbrückt werden. Die Wegüberführung wurde zweckmäßig mit der Anlage der Mittleren Station in Verbindung gebracht. In den nebenstehenden Abb. 8a—e S. 23 und den Aufnahmen des fertigen Bauwerkes, Abbildung 9 S. 21 und 10 S. 20, ist die Lösung der Bauaufgabe dargestellt. Bei der in Eisenbeton ausgeführten Wegbrücke mußten wegen der geringen zur Verfügung stehenden Konstruktionshöhe die Brüstungen als Hauptträger ausgebildet werden. Die zu den Bahnsteigen führenden Treppen sind in großen Türmen untergebracht, die mit monumentaler Wirkung die Brückenpfeiler betonen. Unter der Brück-

damit die Straßen leichter unterfahren werden können; dennoch waren an einer Ueberführung für die nur wenig nach der Talseite gerückten Straße Stützmauern bis zu 8 m Höhe nötig. Die beiden Bauwerke sind durchweg in rauhem Bruchstein-Mauerwerk ausgeführt worden, das sich dem Charakter der Waldlandschaft anpassen soll. Die Brückentafel und die Brüstungen sind in armiertem Beton hergestellt.

Das Gebäude der unteren Station („Merkur-Wald“), die mit der oben beschriebenen Straßenbahn vom Staats-Bahnhof aus in etwa 20 Minuten erreicht werden kann, steht dicht an der Straße, sodaß man von der Straßenbahn aus unmittelbar in die Vorhalle treten kann. An der Vorhalle liegen der Kassen- und Gepäckraum, sowie ein recht behaglicher Warteraum. (Vergl. den obensteh. Grundriß, Abb. 13.) Von der Halle aus kann die Bahn bis zur mittleren Station hinauf überblickt werden. Zur raschen Abwicklung des Ver-



kehres sind die Bahnsteig-Treppen zu beiden Seiten des Gleises angelegt, sodaß Zu- und Abgang auf verschiedenen, von der Halle durch Sperren abgetrennten Steigen erfolgt. Des weiteren enthält die untere Station noch die erforderlichen Aborte und im Untergeschoß einen Raum für die Pumpen zur Förderung des Trink- und Nutzwassers nach der oberen Station und dem Gipfel-Restaurant. Das einfache Gebäude fügt sich in ansprechenden Formen dem Hochwald gut ein und macht einen recht frischen Eindruck. (Vergleiche Abbildung 14 in nächster Nummer.) Neben der Station ist eine Brunnen-Anlage errichtet, die dem Vorplatz zur Zierde gereicht.

Die Zwischenstation („Aussichtsplatte“), deren Anordnung schon oben beschrieben ist, liegt genau in der Bahnmitte und besitzt beiderseitige Bahnsteig-Treppen. Da jeder der beiden Wagen stets nach derselben Seite ausweicht, also z. B. der Wagen 1 sowohl beim Abwärts- als Aufwärtsfahren auf dem nördlichen Ausweichgleis anfährt, so sind die beiden Bahnsteige mit selbsttätig vom Wagen umgeschalteten Tafeln mit den Aufschriften „Aufwärts“, „Abwärts“ versehen worden, sodaß der Fahrgast schon von der Brücke aus wahrnehmen kann, auf welchem Bahnsteiger beim nächstfolgenden Wagen in der gewünschten Fahrtrichtung einzusteigen hat. Die abgesperrten Bahnsteige können an den Unterstandshäuschen und den Treppentürmen nach Schluß des Bahnbetriebes abgeschlossen werden.

Die obere Station besitzt in der Wagenhalle ebenfalls wieder beiderseitige Bahnsteigtreppe, welche von einer Vorhalle aus zugänglich sind (Vergl. den Grundriß, Abbildung 15, S. 22). Der Raum für den Maschinisten ist erhöht und besitzt Ausblick auf die Bahnlinie, und durch einen in einer Bodenöffnung angebrachten Spiegel kann der Führer von seinem Stand aus den Gang des im Untergeschoß befindlichen Windwerkes (Abbildung 16, S. 22) beobachten. Neben dem geschlossenen Warteraum sind Räume für Kasse und Gepäck gelegen. Auf der entgegengesetzten Seite befinden sich die Toilettenräume. Im Dachstock ist noch eine geräumige Wohnung für den Maschinisten eingebaut. Das Gebäude mit seiner offenen Bogenhalle findet in seiner Einfachheit am besten den Ausdruck für eine mitten im Hochwald gelegene Anlage und vermeidet doch den bei solchen Bauten leider so oft hervorgerufenen Eindruck eines Provisoriums. (Vergl. Abb. 17, die in nächster Nummer nachfolgt).

Der Vorplatz dieser Station stößt unmittelbar an die oberste Wendung der Merkur-Straße an. Nur ein verhältnismäßig kurzer Weg ist von hier aus noch bis zum Turm und Restaurant zu Fuß zurückzulegen.

Im Untergeschoß der oberen Station befindet sich der Maschinensaal. Hier sind die Seiltreibscheibe und die Umlenkrollen, deren Durchmesser 3,6 und 3 m betragen, auf starke in den festgelagerten Buntsteinfels eingesenkte Fundamente gelagert. (Vergleiche den Schnitt, Abbildung 16). Ein Elektromotor treibt mittels Riemen und doppeltem Zahnrad-Vorgelege die Seiltreibscheibe. Die Uebersetzungsverhältnisse sind so gewählt, daß bei einer Umdrehungszahl des Motors von 370 in 1 Minute die Seil- oder Wangengeschwindigkeit 2 m/Sekunde beträgt. Das Riemenvorgelege ist eingeschaltet, um zwischen Motor und Zahnrad-Getriebe ein elastisches Mittel zu besitzen, damit Stöße, welche z. B. bei raschem Bremsen auftreten, nicht schädlich auf den Motor einwirken können. Ein Reservemotor von gleicher Leistungsfähigkeit steht bereit.

Als Sicherheits-Vorrichtungen sind im Maschinenhaus vorhanden: 1. Eine Handbremse, deren Betätigung durch den Maschinisten erfolgt. Sie wird nach jeder beendeten Fahrt dazu benutzt, das Triebwerk nach vorherigem Ausschalten des Stromes festzustellen und hierdurch die Wagen in ihrer Endstellung festzuhalten; ferner dient diese Bremse noch dazu, den Auslauf der Wagen zu regeln und die Wagen an der geeigneten Stelle am Bahnsteig zum Stillstand zu bringen. Die Wagen können mit dieser Bremse

in jeder Stellung auf der Bahn auf wenige Meter zum Stehen gebracht werden.

2. Eine automatische Bremse, welche in Tätigkeit tritt, sobald die Wagen die zulässige Geschwindigkeit überschreiten, und zwar ist der Geschwindigkeitsregler so eingestellt, daß bei der Ueberschreitung der normalen Wangengeschwindigkeit von 2 m/Sek. um etwa 10% die Bremsung eintritt, wobei gleichzeitig der Kraftstrom selbsttätig ausgeschaltet wird.

Diese Bremse wird auch dann, wenn der Maschinist beim Einfahren des Wagens in die Station das Windwerk etwa gar nicht oder zu spät zum Stillstand bringen sollte, vom ankommenden Wagen selbsttätig durch einen Anschlaghebel ausgelöst. Auch kann die automatische Bremse vom Maschinistenstand aus durch einen Trethebel zur Wirkung gebracht werden. Die Bremscheiben für die Hand- und die automatische Bremse sind nebeneinander auf der ersten Vorgelegewelle aufgekeilt.

3. Ein Schienenkontakt dient dazu, dem Maschinisten durch ein Läutesignal die Einfahrt des Wagens in die Halle anzuzeigen und ihn zum Abstellen des Getriebes zu veranlassen.

4. Ein Streckenzeiger läßt erkennen, wo sich die Wagen jeweils auf der Strecke befinden. Die Einrichtung besteht aus einer mit dem Windwerk in Verbindung stehenden Spindel, welche einen Zeiger an einer Skala auf und ab bewegt.

5. An einem Tachometer kann die Fahrgeschwindigkeit der Wagen abgelesen werden.

Bei der am 11. Aug. 1913 stattgefundenen landespolizeilichen Abnahme wurde festgestellt, daß die genannten Sicherungsvorrichtungen einwandfrei wirken und daß namentlich die Bremsen allen Anforderungen genügen. Die Berechnung der Seilstärke, des größten Kraftbedarfes und der Seilreibung auf der Treibscheibe geschah in folgender Weise:

Der größte Seilzug tritt auf, wenn der vollbesetzte, aufwärts fahrende Wagen auf die größte Steigung von 54% gelangt.

Es beträgt das Wagengewicht leer . . . = 6 250 kg
Gewicht von 50 Personen zu 75 kg . . . = 3 750 „

damit Wagen voll besetzt . . . = 10 000 kg.

Seilzug des besetzten Wagens auf 54%
Steigung = $10\,000 \cdot \sin 54\%$. . . = 4 752 kg

Seilzug des anschließenden oberen Seiltrumms von 95 m Länge zu 3,6 kg/lfdm
a. d. Steigung von 54% = $342 \cdot \sin 54\%$. . . = 162 „

Reibungs-Widerstand des besetzten
Wagens 10 t zu 5 kg . . . = 50 „

Reibungs-Widerstand von 6 Seiltragrollen zu 5 kg . . . = 30 „

Größter Seilzug Z_1 . . . = 4 994 kg.

Es wird ein Drahtseil flachlitziger Konstruktion verwendet aus bestem Patent-Gußstahldraht von 30 mm Durchm., 115 drähtig, rechnerische Gesamt-Bruchfestigkeit etwa 50 000 kg; Gewicht für 1 lfdm rd. 3,6 kg. Das Drahtseil besitzt somit bei der größten Beanspruchung eine mehr als zehnfache Sicherheit gegen Bruch.

Der größte Kraftbedarf tritt auf, wenn der besetzte, aufwärts fahrende Wagen auf die Steigung von 54% gelangt, wobei gleichzeitig der abwärts fahrende leere Wagen sich auf der kleinsten Steigung von 23,5% befindet. Dabei ergibt die Ausrechnung für den Widerstand des aufwärts fahrenden Wagens . . . $S_1 = 5504 \text{ kg}$

für den Zug des abwärts fahrenden Wagens . . . $S_2 = 2635 \text{ kg}$
Bleibt zu überwinden die Differenz = 2869 kg.

Widerstand. Rechnet man für Riemen-Vorgelege und doppeltes Zahnrad-Vorgelege des Windwerkes zusammen mit einem Reibungsverlust von 20% . . . = 574 kg

so bleibt zu überwinden eine Kraft von W . . . = 3443 kg.

Wird die Fahrgeschwindigkeit zu 2 m/Sek. festgelegt, womit 4—5 Fahrten in der Stunde möglich

sind, bei je rd. 10 Minuten Fahrzeit und 5 und 2 Minuten Aufenthalt, so ist die an der Motorwelle abzugebende Arbeit: $A_{\max} = \frac{3443 \cdot 2}{75} = 91,8$ PS. effektiv.

Der kleinste Kraftbedarf für die Berechnung der Motorstärke tritt dagegen in dem umgekehrten Falle auf, wenn der besetzte aufwärts fahrende Wagen auf der Steigung von 23,5 % fährt, während gleichzeitig der abwärts fahrende leere Wagen sich auf der Steigung von 54 % befindet. Dabei ergibt eine entsprechende Rechnung: eine zu überwindende Kraft von $W = 1373$ kg, was bei der zugrunde gelegten Fahrgeschwindigkeit von 2 m/Sek. einer an der Motorwelle abzugebenden Arbeit von

$$A_{\min} = \frac{1373 \cdot 2}{75} = 36,6$$

PS. effektiv entspricht.

Die größte Möglichkeit eines Gleitens des Seiles auf der Treibrolle tritt bei der größten Kraftäußerung ein, wenn also der aufwärts fahrende besetzte Wagen auf 54 % Steigung gelangt und der abwärts fahrende leere Wagen sich auf 23,5 % Steigung befindet. In diesem Fall betragen die Gesamtwiderstände an dem einen Seiltrumm nach vorher gegangener Rechnung $S_1 = 5504$ kg; diejenigen an dem anderen Seiltrumm $S_2 = 2635$ kg. Damit das Seil auf der Treibrolle nicht gleitet, muß folgende Bedingung erfüllt sein:

$S_2 \cdot e^{\mu \alpha} \geq S_1 \leq 5504$ kg, worin α den dem umspannten Bogen entsprechenden Zentriwinkel, ausgedrückt in Bogenmaß, μ den Reibungskoeffizienten zwischen Stahlseil und Rolle mit Holzfütterung, e die Grundzahl der natürlichen Logarithmen bedeutet.

Bei zweifacher teilweiser Umschlingung der Treibrolle ist dann

$\alpha = 0,54 + 0,7 = 1,24$ des Rollen-Umfanges. Ein Rollen-Umfang entspricht einem Zentriwinkel von $360^\circ = 2\pi = 6,2832$, demnach $\alpha = 6,2832 \cdot 1,24 = 7,79117$. Der Reibungskoeffizient μ zwischen Stahlseil und Holz kann erfahrungsgemäß zu 0,15 angenommen werden,

dann ist $\mu \alpha = 0,15 \cdot 7,79117 = 1,16868$

und $e^{\mu \alpha} = 2,71828^{1,16969} = 3,218$

und hieraus $S_2 \cdot e^{\mu \alpha} = 2635 \cdot 3,218 = 8480$ kg, also ganz wesentlich größer als $S_1 = 5504$ kg. Demnach ist ein Gleiten des Seiles auf der Treibrolle nicht zu befürchten. —

(Schluß folgt.)



Das neue Bürgerheim an der Dall'Armi-Strasse in München.
Haupteingang. Architekt: städt. Baurat Dr.-Ing. h. c. Hans Grässel in München.

Gegen das Provisionswesen.

II.

Von Bauinspektor a. D. Below, Architekt B. D. A.
in Köln a. Rh.

In dem Artikel „Gegen das Provisionswesen“, erschienen in No. 100, Jahrgang 1913 der „Deutschen Bauzeitung“, bespricht Hr. Brt. Boethke in Berlin diese für jeden deutschen Privataritekten äußerst wichtige Frage. „Man tritt dem Architekten“, sagt der Verfasser in der Einleitung seines Artikels, mit kühler Haltung gegenüber und umgeht, wenn es möglich ist, seine Mitwirkung. Es ist leider nicht zu bestreiten, daß in weiten Kreisen, und zwar nicht nur bei Privatpersonen, die Ansicht verbreitet ist, daß der Architekt ihm nicht zustehende Provisionen von Unternehmern und Lieferanten annehme“. Der Verfasser sagt dann weiter, daß es allerdings gewisse Architekten gäbe, die ihre Vertrauensstellung, welche sie dem Bauherrn gegenüber einnehmen,

durch Annahme von Schmiergeldern mißbrauchen und damit die Standesehre in größte Gefahr bringen. Nach seiner Auffassung handelt es sich da nicht um Einzelfälle, sondern es hätte die Bestechlichkeit einen solchen Umfang angenommen, daß es nötig sei, „diesem Treiben nicht blos mit verschränkten Armen zuzusehen“. So sehr ich dem Verfasser zustimme, daß man sich scharf gegen das Treiben von gewissenlosen Architekten wenden müsse, möchte ich doch zur Ehre unseres Standes einwenden, daß diejenigen Elemente, welche auf den gefährlichen Abweg geraten sind, glücklicherweise recht selten sind in unserem Stande, vorausgesetzt, daß man für diesen eine Grenzlinie festlegt, die als Architekten den künstlerisch schaffenden Teil derselben umfaßt. Schlimmer ist das Mißtrauen, unter dem dieser Teil der deutschen Architektenschaft leidet und das ich nach meinen Erfahrungen für recht unbegründet ansehen möchte.

In den mehr als zwanzig Jahren meiner Tätigkeit als Privatarchitekt ist mir nur zweimal, allerdings von den

Vertretern recht bedeutender Industrien, ein Anerbieten in diesem Sinne gemacht worden. Beide Fälle liegen annähernd 20 Jahre zurück. Damals genügte es mir, durch freundschaftliche Belehrung über den Unterschied eines Honorar-Architekten gegenüber einem Unternehmer-Architekten, die Versucher in ihre Schranken zu weisen; heute würde ich mich nicht damit begnügen, sondern den Fall unserer Ortsgruppe des B. D. A., dem ich anzugehören die Ehre habe, weiter melden mit der Bitte, den betreffenden Unternehmer wegen versuchter Bestechung ungesäumt zu verklagen. Jedem Unternehmer, der auf das Büro eines Architekten kommt, um sich Aufträge zu holen, muß es bekannt sein, daß es Pflicht jedes Honorar-Architekten ist, mag er nun dem B. D. A. angehören oder nicht, den Bauherrn, welcher ihn durch seinen Auftrag sich zum Vertrauensmann gewählt hat, in ehrenhaftester Weise bei der Durchführung der Bauaufgabe zu unterstützen. Es ist kaum anzunehmen, daß heute noch ein Gericht, wie es früher geschehen ist, eine Klage wegen Bestechungsversuch mit der Begründung zurückweisen würde, daß der betreffende Unternehmer in dem guten Glauben gehandelt habe, nicht gegen allgemein übliche Bräuche zu verstoßen. Aber nicht nur unsere Gerichte, sondern auch das Publikum haben ihre Ansicht über die Pflichten des Architekten wohl wesentlich zugunsten unseres Standes gebessert und wenn trotzdem ein unbegründetes Mißtrauen gegen die Bestechlichkeit der Architekten nicht weichen will, so ist das zum großen Teil wohl dem Umstand zuzuschreiben, daß die nie ganz zu vermeidenden Verfehlungen einzelner Standesmitglieder meist ohne Kläger und Richter bleiben und so stets die Nahrung für Gerede und Gerüchte bilden, die an manchen Orten recht gern gehört und weiter gegeben werden. Hier kann nur die strengste Durchführung ehrengerichtlicher Aufsicht in den Vereinigungen der Privat-Architekten helfen. Jedes Mitglied einer solchen Vereinigung muß angehalten werden, wenn irgend welche ehrenrührige Gerüchte über sein Geschäftsgebahren laut werden, daß er die Verbreiter solcher Gerüchte zur gerichtlichen Verantwortung nötigt, und falls er das unterläßt, ist sein Austritt aus dem Verbands zu erzwingen.

Rechtsfragen.

Ist das Dienstverhältnis des bauleitenden Architekten der Kündigung nach § 627 BGB. unterworfen?*) Vom Reichsgericht ist die nachstehende, für Architekten wichtige Entscheidung ergangen. Es handelt sich dabei um folgenden Fall: Der Beklagte hatte der Klägerin, einer Architektenfirma, die Anfertigung der Entwürfe für den Bau einer Villa, sowie die Oberleitung der Ausführung dieses Baues einschließlich der Innenausstattung gegen eine Vergütung nach der sogenannten Hamburger Norm übertragen. Er entzog demnach der Klägerin die Leitung der Ausführung des Innenbaues. Die Befugnis zu dieser Kündigung des Vertrages leitete er u. A. auch aus § 627 BGB. her. Das Landgericht (München I) und das Berufungsgericht (Ob. Landesgericht München) erachteten diese Bestimmung auf das zwischen den Parteien bestehende Rechtsverhältnis für unanwendbar. Das Reichsgericht ist (III. Ziv. Senat. Urteil vom 20. Mai 1913. Rep. III 373 13)**) dieser Auffassung beigetreten. Aus der Begründung ist Folgendes zu entnehmen:

„Das freie, von der Voraussetzung des § 626 BGB. unabhängige, Kündigungsrecht des § 627 ist nur bei solchen Dienstverhältnissen gegeben, welche Dienste höherer Art zum Gegenstand haben, die auf Grund besonderen Vertrauens übertragen zu werden pflegen. Es genügt also nicht, daß die Dienste eine besondere Fachkenntnis, Kunstfertigkeit oder wissenschaftliche Bildung voraussetzen, und daß sie regelmäßig nur solchen Personen übertragen zu werden pflegen, die im Besitz dieser Eigenschaften sind oder bei denen doch diese Eigenschaften erwartet werden. Denn das würde für alle Dienste höherer Art

*) Anmerkung der Redaktion: Die bezüglichlichen §§ des Bürgerlichen Gesetzbuches lauten: § 626. Das Dienstverhältnis kann von jedem Teile ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

§ 627. Hat der zur Dienstleistung Verpflichtete, ohne in einem dauernden Dienstverhältnis mit festen Bezügen zu stehen, Dienste höherer Art zu leisten, die auf Grund besonderen Vertrauens übertragen zu werden pflegen, so ist die Kündigung auch ohne die im § 626 bezeichnete Voraussetzung zulässig. Der Verpflichtete darf nur in der Art kündigen, daß sich der Dienstberechtigte die Dienste anderweit beschaffen kann, es sei denn, daß ein wichtiger Grund für die unzeitige Kündigung vorliegt. Kündigt er ohne solchen Grund zur Unzeit, so hat er dem Dienstberechtigten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

**) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. 32. Bd. Nr. 63, S. 285.

Bei dem „Bund Deutscher Architekten“ besteht schon von Beginn an der Ehrenrat, welcher darüber zu wachen hat, daß der Ruf seiner Mitglieder unantastbar bleibt, und er hat dieses Amt mit gewissenhafter Strenge durchgeführt, sodaß er es wohl als sein Verdienst sich anrechnen darf, das unbegründete Mißtrauen im Publikum und vor allem bei den Behörden, welches unserem Stande bisher unsagbaren Schaden zugefügt hat, wenigstens gegenüber seinen Mitgliedern zum großen Teil beseitigt zu haben.

Hr. Brt. Boethke will das Problem, wie dem Provisionswesen gesteuert werden könne, mit einer schwarzen Liste derjenigen Unternehmer lösen, welche einer Bestechung überführt sind. Wie soll aber eine solche Liste zustande kommen, wenn für diese Vergehen kein Kläger und kein Richter da ist, der alle Fälle von Bestechung und vor allem die unbegründeten Verleumdungen, welche noch viel häufiger sind, untersucht und feststellt. Ich kann nicht annehmen, daß Hr. Brt. Boethke die Bestrebungen des „Bundes Deutscher Architekten“, welche auf die Reinhaltung der Standesehre zielen und die meiner Ansicht nach das Wesen dieses Bundes ausmachen, unbekannt sind. Darum hätte er wohl, als er seine Vorschläge zur Beseitigung des Provisions-Unwesens machte, diese Bestrebungen des B. D. A. wenigstens erwähnen müssen, denn sie gehen noch weit über das hinaus, was er vorschlägt. Ich darf es wohl auch als meine persönliche Ansicht aussprechen: sie bilden den einzigen gangbaren Weg. Und darum widerspreche ich dem Verfasser, welcher zum Schluß seines Artikels sagt: „Das äußerste Mittel würde sein, daß gegen Architekten, die sich auf dem in Rede stehenden Gebiet etwas zu Schulden kommen lassen, ehrengerichtlich vorgegangen wird“. Meiner Ansicht nach ist das nicht das äußerste Mittel, sondern das einzige Mittel, dem Uebel selbst, und vor allem, was noch viel wichtiger ist, dem schleichenden Mißtrauen gegen die Ehrenhaftigkeit unseres Standes zu Leibe zu gehen. Ohne eine gute Organisation der deutschen Privat-Architekten ist die Sache also nicht zu lösen; wir sind aber auf dem besten Wege, eine solche zu erhalten, woran mitzuarbeiten Pflicht jedes Architekten sein mußte.

gelten. Es muß vielmehr hinzukommen, daß die Dienste im Allgemeinen, ihrer Art nach, nur zufolge besonderen Vertrauens übertragen zu werden pflegen; ob im Einzelfalle die Uebertragung der Dienste auf Grund eines solchen besonderen Vertrauens erfolgt, ist dagegen unerheblich. Mit diesem Erfordernis der Uebertragung auf Grund besonderen Vertrauens ist auf ein persönliches Verhältnis zwischen dem Dienstberechtigten und dem Dienstverpflichteten hingewiesen. Das ergeben die Verhandlungen der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfes des Bürgerlichen Gesetzbuches, von der die Bestimmung dem Entwurf eingefügt wurde, mit voller Bestimmtheit. Der Antragsteller des Antrages I zu § 566 Entwurf I, dessen Ausführungen die Mehrheit der Kommission beitrug, sagte u. A.:

„Ein solches Kündigungsrecht soll jedoch nur in Frage kommen, wenn eine genau bestimmte Leistung den Gegenstand des Vertrages bildet, deren Ausführung eine besondere persönliche Beziehung zwischen dem Dienstnehmer und dem Dienstgeber voraussetzt. Dagegen soll das Kündigungsrecht ausgeschlossen sein, wenn die Ausführung des Dienstes nicht auf einem besonderen persönlichen Verhältnis der Parteien beruht oder wenn es sich um ein dauerndes Dienstverhältnis mit festen Bezügen handelt. Leibarzt, Hofmeister, Syndikus“. (Protokolle, Guttentagsche Ausgabe. Bd. 2, S. 302, 303).

Ein in der Kommission gestellter Antrag (1b), das freie Kündigungsrecht zu geben, wo die Leistung von Diensten übernommen ist, die eine besondere Fachkenntnis, Kunstfertigkeit oder wissenschaftliche Bildung voraussetzen, oder auf Grund besonderen Vertrauens übertragen zu werden pflegen, stieß auf Widerspruch und wurde zurückgezogen (Protok. a. a. O. S. 301, 302, 304).

Auch die dem Reichstag vorgelegte Denkschrift zum Entwurf des Bürgerlichen Gesetzbuches begründet das außerordentliche Kündigungsrecht dieses Paragraphen mit der Erwägung, daß nach der Natur solcher Vertragsverhältnisse keinem der beiden Teile die Fortsetzung des Verhältnisses zugemutet werden könne, wenn das persönliche Vertrauen zwischen ihnen erschüttert sei.

Ein solches persönliches Vertrauensverhältnis aber ist im Allgemeinen für die Wahl des Architekten auch dann nicht bestimmend, wenn es sich um einen künstlerisch auszuführenden Bau einschließlich des inneren Ausbaues handelt. Der Bauherr wird die technische und künstlerische Befähigung des Architekten und dessen geschäftlichen Ruf prüfen, sowohl wenn er ihm nur die Anfertigung der

Entwürfe und die Bauleitung durch einen Dienstvertrag, als wenn er ihm die Gesamtausführung des Baues durch einen Werkvertrag überträgt. In besondere persönliche Beziehungen aber, wie sie sich regelmäßig zwischen dem Arzt, dem Lehrer und dem Rechtsanwalt, deren Dienste bei den Beratungen der Kommission (Protok. a. a. O. S. 302) besonders genannt sind, und ihren Auftraggebern zu entwickeln pflegen, tritt der Bauherr unter heutigen Verhältnissen zu dem bauleitenden Architekten im Allgemeinen ebenso wenig, wie zu dem bauausführenden. Regelmäßig bedienen sich heute die namhaften Architekten, auch solche, die sich mit der Bauausführung nicht befassen, technisch und künstlerisch geschulter Gehilfen, so daß die Regel des § 613, Satz 1 BGB., daß der Verpflichtete die Dienste in Person zu leisten hat, für sie vielfach nicht zutreffen wird. So hat auch im vorliegenden Falle die Klägerin, eine im Handelsregister eingetragene Architektenfirma, unter Zustimmung des Beklagten die Dienste, soweit sie sie überhaupt geleistet hat, im Wesentlichen durch einen ihrer Angestellten ausführen lassen.

Danach ist die Bestimmung des § 627 BGB. auf das Verhältnis zwischen dem Bauherrn und dem bauleitenden Architekten für unanwendbar zu erachten. Ihre Anwendung würde auch zu schweren wirtschaftlichen Nachteilen für den Vertragsteil führen, dem gekündigt wird. Der Architekt, der regelmäßig zur dauernden Annahme von Hilfskräften genötigt ist, würde durch die Zulassung einer willkürlichen Kündigung des Bauherrn leicht in die Lage kommen, diese Hilfskräfte bezahlen zu müssen, ohne eine Verwendung für sie zu haben. Der Bauherr andererseits würde zwar durch § 627, Abs. 2 BGB. gegen eine unzeitige willkürliche Kündigung geschützt sein; aber auch eine Kündigung, die so erfolgt, daß sich der Bauherr die Dienste anderweit beschaffen kann, würde ihm durch den Eintritt eines neuen Bauleiters während des Laufes des Baues erhebliche Schwierigkeiten bereiten und regelmäßig Mehrkosten verursachen. Es liegt also die Anerkennung des freien Kündigungsrechtes auch keineswegs im Interesse des Bauherrn. Eine sachgemäße Handhabung des § 626 BGB. wird die Interessen beider Teile in ausreichender Weise wahren. —

Vermischtes.

Die Inanspruchnahme der Redakteure der „Deutschen Bauzeitung“ durch Angelegenheiten, die nicht unmittelbar mit den Redaktionsarbeiten zusammen hängen, hat in den letzten Jahren in einem solchen Maße zugenommen, daß die Redakteure bei der wachsenden Last der Berufsarbeiten nicht mehr in der Lage sind, diesen Anforderungen voll zu entsprechen. Sie werden sich nach wie vor bemühen, gefällig zu sein, bitten aber, es nicht übel nehmen zu wollen, wenn diese Gefälligkeit in Zukunft sich auf Angelegenheiten besonderer Natur beschränkt. —

Ehrendoktoren. Von der Technischen Hochschule in München wurde auf einstimmigen Antrag der Architektur-Abteilung unterm 23. Dez. v. Js. dem k. Staatsrat i. o. D. und Ministerialdirektor im Staatsministerium des Inneren Gustav Ritter v. Kahr, „dem treuen Hüter der künstlerischen Ueberlieferung im Volke, dem erfolgreichen Vertreter des künstlerischen Gedankens in der Baugesetzgebung“, die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Doktor-Ingenieurs) ehrenhalber verliehen.

Wir berichten über diese Ehrung mit um so größerer Freude, als sie einen Mann betrifft, der in freier Anschauung, unbeirrt durch die einengenden Formen der Verwaltung, der baulichen Schönheit in Bayern mit der Wärme, die aus persönlicher Ueberzeugung entspringt, also nicht lediglich aus Regierungs-Interesse, die Wege bereitet hat und stets alle dahingehenden Bestrebungen der Fachgenossenschaft mit dem starken Nachdruck einer Persönlichkeit, die von ihren Zielen erfüllt ist, gefördert hat. —

Bauliche Unternehmungen der Stadt Frankfurt a. Main. Einer Etatsrede des Oberbürgermeisters von Frankfurt a. M. vor der Stadtverordneten-Versammlung vom 23. Dez. v. J. entnehmen wir einige bemerkenswerte Angaben über größere Unternehmungen der Stadt Frankfurt auf dem Gebiete des Hochbaues. Für dringlich erachtet wurde eine neue Rathaus-Erweiterung mit einer geschätzten Bausumme von etwa 1,5 Mill. M. Zur Erlangung geeigneter Entwürfe ist die Ausschreibung eines allgemeinen Wettbewerbes beabsichtigt.

Die Arbeiten für eine Erweiterung der Bauten des Stadel'schen Kunstinstitutes sind bis zur Aufstellung der Ausführungspläne gefördert. Ueberdies finden jedoch noch Beratungen mit dem Ziel einer Vereinfachung und der Verringerung der Kosten statt. Im Jahre 1915 feiert das Stadel'sche Kunstinstitut sein 100jähriges Bestehen.

Es hat „geradezu zum Ruhme von Frankfurt beigetragen“. Da sollte sich in der Bemessung der Kosten das Frankfurter Mäcenatentum auch hier bewähren. Man hofft, die Erweiterungs-Bauten zum Jubiläum fertig stellen zu können.

Verhandlungen über die Erweiterung des Goethe-Museums sind beendet, sodaß die Angelegenheit demnächst die Stadtverordneten beschäftigen wird.

Die Eröffnung der Universität Frankfurt wird am 1. Oktober 1914 stattfinden. Die Bestrebungen, welche von der Frankfurter Architektenschaft ausgingen und zum Ziel hatten, die Bauwerke für die Universität nicht zu eng zusammenzuschließen und namentlich einer geräumigen Erweiterung die Möglichkeit zu geben, scheinen Erfolg gehabt zu haben, denn der Bericht führt aus: „Bei den Stiftern wird es auch Freude erregt haben, daß die Mehrheit in beiden städtischen Körperschaften den Anträgen auf Hergabe anderer Grundstücke als der anfänglich zur Verfügung gestellten so entgegenkommend zugestimmt und dafür gesorgt hat, daß die Universitäts-Institute nicht eingeengt werden, sondern für ihre Weiterentwicklung Spielraum behalten.“

Für die Errichtung eines Volksbildungsheim stehen außer einem Betrag von 400 000 M., den die städtischen Körperschaften zum Regierungs-Jubiläum des Kaisers diesem Zwecke gewidmet haben, bereits weitere 115 000 M. zur Verfügung. Eine gemischte Kommission ist tätig, die Platzfrage und das Bauprogramm zu erörtern und die Vorbereitungen für einen öffentlichen Wettbewerb zu treffen.

So hält denn in Frankfurt das frische bauliche Leben, das von jeher die Stadt ausgezeichnet hat, auch in Zeiten ungünstiger Finanzlage an.

In der gleichen Sitzung wurde der Beschluß über den Neubau der alten Mainbrücke nach dem vorliegenden abgeänderten Entwurf gefaßt. Wir berichten darüber ausführlicher an anderer Stelle. —

Ueber Baubeschränkungen für die Gebäude in der Tiergarten-Straße zu Berlin ist vom Polizei-Präsidenten nachstehende Polizeiverordnung erlassen worden:

Auf Grund des § 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (G.-S. S. 265) und der §§ 143 und 144 des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) erlasse ich mit Zustimmung des Magistrats der Stadt Berlin und nach Anhörung des Verbandsausschusses des „Verbandes Groß-Berlin“ folgende Polizeiverordnung als Nachtrag zur Baupolizei-Ordnung für den Stadtkreis Berlin vom 15. August 1897:

§ 1. Auf den Grundstücken an der Tiergarten-Straße dürfen sämtliche Gebäude außer dem Erdgeschoß, dessen Fußboden höchstens 2 m über dem Bürgersteig liegen darf, nur noch zwei Stockwerke erhalten. Im Keller- und Dachgeschoß dürfen Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen nicht angelegt werden.

§ 2. Der Bezirksausschuß kann durch Dispens Ausnahmen von der Bestimmung dieser Polizeiverordnung zulassen.

§ 3. Die Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung (11. Dez. 1913) unter Aufhebung der entgegen stehenden Bestimmung im § 11 c der Polizeiverordnung vom 11. August 1899 in Kraft. —

Vorträge im Rgl. Kunstgewerbemuseum in Berlin, Prinz-Albrecht-Straße 7a, Hof. Folgende Vortragsreihen werden von Januar bis März 1914 gehalten: 1. Geh. Reg.-Rat Dr. Jensen: „Kunst und Kunstgewerbe in Nordamerika“, 6 Vorträge Montags abends 8¹/₂—9¹/₂ Uhr, Beginn Montag, den 12. Jan.; 2. Dr. Oskar Fischel: „Plastik der Neuzeit“, 8 Vorträge Dienstags abends 8¹/₂—9¹/₂ Uhr, Beginn Dienstag, den 13. Januar; 3. Direktorial-Assistent Dr. Robert Schmidt: „Haus und Wohnung der deutschen Renaissance“, 8 Vorträge Donnerstags abends 8¹/₂—9¹/₂ Uhr, Beginn Donnerstag, den 15. Januar. Die Vorträge sind unentgeltlich und werden durch Lichtbilder und Ausstellungen erläutert. —

Ueber den Einfluß der Baupolizei-Verordnungen auf die ästhetische Gestaltung der Bauten veranstaltete der bei der Zentralstelle für Volkswohlfahrt bestehende Haupt-Ausschuß für Bauberatung am 6. Dez. in Berlin eine Konferenz, die aus allen Teilen des Reiches und namentlich auch von den Zentralbehörden des Reiches und der Bundesstaaten zahlreich besetzt war. Professor Kloeppel-Danzig erörterte die allgemeine Bedeutung der Baupolizei-Verordnungen für die ästhetische Gestaltung der Bauten und gab einen Ueberblick über das wechselnde Verhalten der öffentlichen Gewalten gegenüber der privaten Bautätigkeit. Er wies nach, daß namentlich im 17. und 18. Jahrh. die landesfürstliche Regierung planmäßig darauf ausgegangen sei, die Gestaltung des Straßen- und Ortsbildes im Sinne der Schaffung eines einheitlichen Kunstwerkes zu beeinflussen. Im 19. Jahrh. dagegen habe die Bau-

polizei von der Verwirklichung derartiger ästhetischer Gesichtspunkte Abstand genommen. Es sei aber nicht ausgeblieben, daß trotzdem ihre Vorschriften und ihr Verhalten auf die Gestaltung des Straßenbildes von Einfluß gewesen seien und daß dieser Einfluß als ein zum Teil ungünstiger bezeichnet werden müsse.

Auch die Baupolizei müsse an ihrem Teil dahin wirken, daß die individualistische Behandlung des einzelnen Entwurfes verschwinde und das Ziel einer einheitlichen künstlerischen Behandlung des ganzen Straßen- und Platzraumes in den Vordergrund gestellt werde. Von den folgenden beiden Berichterstattern, die die wichtigsten Grundsätze behandelten, welche bei Aufstellung und Handhabung der Bauordnungs-Vorschriften aus ästhetischen Gründen zu beachten sind, legte der eine, Stadtbtr. Bohrer - Aachen, das Hauptgewicht darauf, daß die Baupolizei-Verordnungen von allen Vorschriften befreit werden, die eine Hemmung des künstlerischen Gestaltens nach sich ziehen, während Magistr.-Brt. Berger-Breslau eine Reihe von Vorschlägen machte, wie etwa die Bestimmungen der Bauordnungen gefaßt werden müßten, damit auch die künstlerischen Gesichtspunkte Beachtung finden. Die mehrstündige Aussprache in Verbindung mit den Berichten bestärkte unter den Teilnehmern die Auffassung, daß die Baupolizei-Vorschriften auch in ästhetischer Beziehung sehr verbesserungsfähig sind und der Vorsitzende, Prof. Dr. Albrecht, stellte in Aussicht, daß der Hauptausschuß für Bauberatung bemüht sein wolle, bestimmte Vorschläge für die Verbesserung der Bauordnungen auszuarbeiten. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb des „Bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkskunde“ in München betrifft Entwürfe für kleine Maschinenhäuser für die Bauten des königl. bayer. Wasserversorgungsbüros, auf dessen Veranlassung er ausgeschrieben wird. Am Wettbewerb können Bewerber bayerischer Staatsangehörigkeit ohne Rücksicht auf den Wohnort oder die Zugehörigkeit zum genannten Verein teilnehmen. Frist: 1. Febr. 1914. 2 Preise zu 150 und 100 M.; 8 Ankäufe für je 50 M. Im Preisgericht die Hrn. Bauamts-Assessor Buchert, Arch. Jäger, Bau-Assess. Lippert, Prof. Franz Rank und Prof. H. Selzer in München. Unterlagen gegen 30 Pfg. von der Geschäftsstelle des Vereins, München, Ludwig-Straße 14. —

Ein Skizzen-Wettbewerb betr. Vorentwürfe für ein Gemeindehaus in Saarbrücken, im Stadtteil Alt-Saarbrücken, wird unter seit mindestens einem Jahr in der Gesamtstadt Saarbrücken ansässigen Bewerbern zum 1. April 1914 erlassen. 3 Preise von 900, 600 und 300 M., zwei Ankäufe für je 150 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Prof. Carl Meißner in Darmstadt, Architekt Schmoll, Reg.-Bmstr. Schenk und Stadtbmstr. Wiese in Saarbrücken, sowie Arch. Eberhardt in Köln. Unterlagen gegen 3 M. durch Rendant Bißmann, Ludwigs-Platz 11 in Saarbrücken.

Im Wettbewerb um Entwürfe für ein Marien-Mal auf dem Dionysius-Platz zu Krefeld wurde der I. Preis von 1000 auf 800 M. ermäßigt und aus dem Rest ein IV. Preis von 200 M. gebildet. Es erhielten nunmehr: Den I. Preis von 800 M. der Entwurf „Weihnacht I“ der Hrn. Max Ernst Schneiders, Architekt, mit Heinz von der Way, Kunstmaler, beide in Krefeld; den II. Preis von 600 M. der Entwurf „Ave Maria II“ des Hrn. Arch. Franz Schneider in Düsseldorf; den III. Preis von 400 M. der Entwurf „Liebrasensäule“ des Hrn. Bildhauers Stephan Walter in Berlin-Friedenau; den IV. Preis von 200 M. der Entwurf „Bildsäule“ des Hrn. Bildhauers Heinr. Mißfeldt in Berlin-Friedenau. Ausstellung bis mit 9. Jan. im oberen Saal der Erholung, West-Str. 2, in Krefeld. —

Zum Wettbewerb Stadttheater Krefeld erhielten wir die folgende Zuschrift, die sich in der Hauptsache gegen die Tätigkeit des Preisgerichtes wendet und einige, wie es uns scheinen will, doch recht bemerkenswerte Punkte berührt: „Das Wettbewerbs-Programm verlangte für den III. Rang, und darin lag die außerordentliche Schwierigkeit der Aufgabe, 325 Sitze. Auf eine bei der ausschreibenden Stelle gestellte Anfrage wurde die ausdrückliche Auskunft erteilt, daß man sich über die Höhe und das Ungewöhnliche dieser Forderung durchaus im Klaren sei, daß aber an derselben mit Rücksicht auf die Arbeiter-Bevölkerung der Stadt in der Hauptsache festgehalten werden müsse. Die Jury hat einen Entwurf mit dem I. Preis ausgezeichnet, der nur 216 Personen im III. Rang aufnimmt, während der mit dem II. Preis ausgezeichnete Entwurf sogar nur 178 Personen im III. Rang unterbringt und mit einem Gesamtkapazitätsvermögen von 1092 Personen um 108 Sitze hinter den verlangten 1200 Sitzplätzen zurück bleibt. Der § 5 des Programmes bestimmte ferner, daß die Kosten des Neubaus 1 Million M. nicht über-

steigen sollten. Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf verursacht nach den Berechnungen der Jury Baukosten von 1 201 800 M. ohne Berücksichtigung der weiteren Mehrkosten, die durch Verwendung der edlen Materialien erwachsen, welche einen Hauptreiz des Entwurfes ausmachen.

Die Jury hat sich mit dem Uebergehen dieser fundamentalen Programm-Bestimmungen ein Vorgehen zuschulden kommen lassen, gegen das entschieden Einspruch erhoben werden muß, weil es eine Ungerechtigkeit bedeutet gegenüber den Teilnehmern des Wettbewerbes, die sich zu einer genauen Einhaltung des einmal gegebenen und von der ausschreibenden Stelle wiederholt bestätigten Programmes verpflichtet hielten. Gegen ein solches Vorgehen einer Jury muß um so mehr Einspruch erhoben werden, als es geeignet ist, das Ansehen unseres in den letzten Jahren durch bekannte Vorkommnisse so sehr geschädigten Wettbewerbswesens immer mehr herab zu setzen.“ —

Chronik.

Ein Haus der Frauenheimstätten-Genossenschaft in Neubabelsberg ist am 22. Dez. v. Js. seiner Bestimmung übergeben worden. Das nach den Entwürfen der Architektin Frä. Winkelmann in Berlin an der Heimdal-Straße errichtete Gebäude enthält 22 Zimmer, die zu Wohnungen im Mietswert von 200 bis 600 M. eingeteilt sind. —

Die Erneuerung der Stadtkirche in Künzelsau in Württemberg, dem Geburtsort des Dombaumeisters von Ulm Beyer, ist nach 9-jähriger Tätigkeit durch Prof. Martin Elsässer in Stuttgart zum Abschluß gelangt. Außer anderen, dem Bilde des Gotteshauses förderlichen Bereicherungen wurde zur Erhöhung der Fassungskraft eine zweigeschossige Empore mit besonderen Aufgängen eingebaut. Vorsichtig wurde das Bestehende der alten Pfarr- und Kapitelkirche, deren älteste Teile bis in das 13. Jahrhundert zurückgehen, deren jüngste nach einem Brande des Jahres 1617 wieder aufgebaut wurden, erhalten. Entsprechend dieser Geschichte zeigt das Gotteshaus eine Vermischung von gotischen und von Renaissance-Formen. —

Der Neubau einer städtischen Volksbade-Anstalt für Ulm ist von den städtischen Körperschaften mit einer Bausumme von 500 000 M. genehmigt worden, nachdem für die Anlage Stiftungen im Betrage von etwa 200 000 M. vorliegen. Die Entwürfe für den Neubau, die das städt. Hochbauamt fertigte, suchen die Gebäudegruppe dem Stadtbild einzugliedern, eine Rücksicht, die das Baugelände zwischen Rathaus und Stadtmauer mit Anschluß an den Metzger-Turm der mittelalterlichen Stadtbefestigung erfordert. Es ist ein Gruppenbau geplant. Der Hauptbau erhält ein Untergeschoß und 3 Obergeschosse. Er zieht sich von der Stadtmauer bis zum Marktplatz hin und erhält hier Läden und Wohnungen. Das Untergeschoß enthält 38 Wannenbäder, irisch-römische und medizinische Bäder mit den entsprechenden Warteräumen. Eine südlich angebaute Schwimmhalle enthält ein 10:22,5 m großes, 0,8–3 m tiefes Schwimmbecken. Warmwasser und Heizung liefert mittels einer Fernleitung die zu erstellende Müllverbrennungs-Anlage, sodaß mit der Badeanstalt das Stadtbild schädigende Anordnungen nicht verbunden zu werden brauchten. —

Schlachthaus für Pößneck i. Thür. Der Gemeinderat beschloß den Neubau eines Schlachthofes nach den Plänen des Architekten J. Hennings in Stuttgart mit 250 000 M. Kosten und beauftragte diesen mit der Ausführung des Baues. —

Kirchenbauten in Pommern. In Belgard und in Welschenburg werden neue Kirchen gebaut. Belgard erhält eine neue katholische Kirche, wohingegen in Welschenburg eine evangelische Kirche gebaut wird. Beide Kirchen sind von unter seiner Leitung ausgeführt. —

Die Einweihung der erweiterten evangelischen Kirche in Kleinbottwar in Württemberg hat Ende Dezember vorigen Jahres stattgefunden. Die von den Herren von Pleningen um 1500 erbaute gotische Kirche wurde nach den Entwürfen des Architekten Prof. Martin Elsässer in Stuttgart vergrößert und wieder hergestellt. —

Der erste Staudamm am Euphrat, der Hindujah-Staudamm, wurde am 18. Dez. v. Js. feierlich eingeweiht. Damit ist der erste Schritt des großen Planes vollbracht, durch den der englische Ingenieur Sir William Willcocks Mesopotamien die Fruchtbarkeit des einstigen „Gartens Eden“ wiedergewinnen will.*) Wenn die ganze Anlage vollendet ist, soll das Land dank einer ausgezeichneten Bewässerung wieder Ertragnisse liefern, die seinen sprichwörtlichen Ruf in der Vergangenheit rechtfertigen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 300 Mill. M. Die nächste Stufe der gewaltigen Anlage ist die Errichtung eines Dammes am Habanieh-See gegenüber von Bagdad. —

*) Vergl. die ausführlichen Mitteilungen über diesen Plan Jahrgang 1911, S. 861 ff.

Inhalt: Das neue Bürgerheim an der Dall'Armi-Straße in München. (Schluß). — Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden. (Fortsetzung). — Gegen das Provisionswesen. II. — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Hierzu eine Beilage: Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden. Panorama der Stadt mit Blick auf den Merkur.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



ERGBAHN AUF DEN MERKUR BEI
BADEN-BADEN. * DER GROSSE
UND DER KLEINE STAUFENBERG
VON BADEN-BADEN AUS GESEHEN.

== DEUTSCHE BAUZEITUNG ==

* XLVIII. JAHRGANG 1914 * NO. 2. *



Abbildung 20. Felseinschnitt im unteren Teil der Bahn.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. N^o 3. BERLIN, DEN 10. JANUAR 1914.

Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden.

Von Baurat Professor W. Eberhardt in Stuttgart. (Schluß.)



In jedem der beiden Seil-Enden hängt, mit dem Drahtseil fest verbunden, ein Wagen. Die Wagen, die eine den gesteigerten Ansprüchen der Bäderstadt entsprechende elegante Ausstattung erfahren haben, sind für eine Steigung von 39%, die etwa dem Mittel zwischen unterster und oberster Steigung entspricht, gebaut (vergleiche Abbildung 18, S. 30). Der Wagenkasten ist eingeteilt in 4 Abteile für je 10 Sitzplätze, außerdem bietet das mit Klappsitzen versehene obere und untere Abteil noch Stehplätze für je 5 Personen, sodaß der Wagen normal 50 Personen und bei Andrang etwa 56 Personen befördern kann. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 2 m ist die Fahrt dauer etwa 12 Minuten, sodaß in der Stunde 250—280 Personen in jeder Richtung befördert werden können. Die mittleren Abteile erhalten feste Sitze. Eines derselben ist vollständig geschlossen und von den übrigen durch Glaszwischenwände getrennt, während alle übrigen Abteile seitlich offen ausgebildet sind. Namentlich die Ausbildung der Zwischenwände aus großen Spiegelglasscheiben hat sich als sehr günstig erwiesen, da bei dieser neuartigen durchsichtigen Gestaltung die Fahrgäste in sämtlichen Abteilungen die beliebte Aussicht der Bahnlinie entlang genießen können.

An beiden Wagen-Enden befindet sich eine Plattform für den Schaffner. Der Schaffner hat seinen Stand bei der Bergfahrt stets auf der oberen, bei der Talfahrt auf der unteren Plattform. Die Abteile sind zwecks rascher Entleerung oder Besetzung auf bei-

den Seiten mit Schiebetüren versehen, welche vom Führerstand aus durch ein besonderes Hebelwerk verriegelt werden, sodaß die Türen während der Fahrt von den Fahrgästen nicht geöffnet werden können. Das Wagen-Untergestell (vergleiche Abb. 19 a—c, S. 30) besteht aus einem kräftigen, aus C-Eisen gebildeten Rahmen, an dem die Achsbüchsen befestigt sind und der die Bremsvorrichtungen und den bereits beschriebenen Wagenkasten trägt. Das Eigengewicht des Wagens beträgt 6250 kg. Außer der oben beschriebenen Bremsenrichtung am Windwerk sind auch noch beide Wagen mit Hand- und selbsttätigen Bremsen versehen.

Die Bremsung oder Feststellung des Wagens an einer beliebigen Stelle der Bahn erfolgt dadurch, daß die Backen der am Wagen-Untergestell befestigten Zangen Z_1, Z_2, Z_3 fest gegen den keilförmigen Kopf der Schiene gepreßt werden. Die schraubstockartigen Zangen umfassen den Schienenkopf ständig, sie können daher wegen der Ausweichung an jedem Wagen nur auf einer Seite, und zwar nur auf der Seite der Laufräder mit doppeltem Spurkranz angebracht sein (vergleiche den Wagen-Querschnitt Abbildung 19c). Bedient wird die Bremse entweder durch den Schaffner mittels einer auf den Schaffner-Plattformen angebrachten Handkurbel K , oder sie wirkt selbsttätig im Falle eines Seilbruchs, oder endlich kann der Schaffner durch Niedertreten eines Fußtrittes T eine Notbremsung einleiten. Es sind, wie aus der Wagenzeichnung ersichtlich ist, an jedem der beiden Wagen 3 Zangenbremsen vorhanden, von denen die oberste, vor der oberen Achse gelegene mittels der Handkurbel bedient wird, während die beiden anderen zwischen den Achsen liegenden entweder als Not-

Bremse oder bei Seilbruch selbsttätig zur Wirkung gelangen. Die Lager der Zangen sind mit dem Wagen-Untergestell kräftig verbunden.

Die Handbremse kann von beiden Führerständen aus bedient werden. Durch die Handkurbel kann die rechts- und linksgängige Bremszangen-Spindel gedreht und damit das obere Zangenpaar gegen die Schiene gepreßt werden. Die Uebersetzung der Zahn-
räder von der Handkurbel zur Bremszangen-Spindel ist so gewählt, daß der Wagen auf der größten Steigung festgehalten werden kann. Die Handbremse wird auch dazu benutzt, den oberen Wagen nach

fällt und dreht die Welle *d* und mit ihr die Muffe *f*, welche mittels einer Spiralnute und eines Hebels die auf der Laufachse aufgekeilte Zahnkuppelung *g* in die Zahnkuppelung *h* einrückt. Die Kuppelung *h* ist auf der Laufrad-Achse lose drehbar und steht während der Fahrt still. Durch eine Kette ist die Welle *i* mit dem Kuppelungsteil *h* verbunden. Auf der Welle *i* sitzen zwei Mulfen mit rechtem und linkem Gewinde. Erfolgt nun ein Abwärtslaufen des Wagens, so wird bei abgerückter Zahnkuppelung die Welle *i* gedreht, die oberen Zangen-Enden werden auseinander getrieben, während sich die unteren Enden fest gegen die keilförmige Schienepressen. Beim Fallen des Gewichtes *e* wird auch mittels eines Gestänges das Gewicht *i* seiner Unterstützung beraubt und gleichzeitig die unterste Bremse in gleicher Weise in Tätigkeit gesetzt. Durch die eingeschaltete Lamellen-Kuppelung *m* können die Bremskraft und hiermit der Bremsweg geregelt werden, auch sollen durch diese Kuppelung Stöße und ein

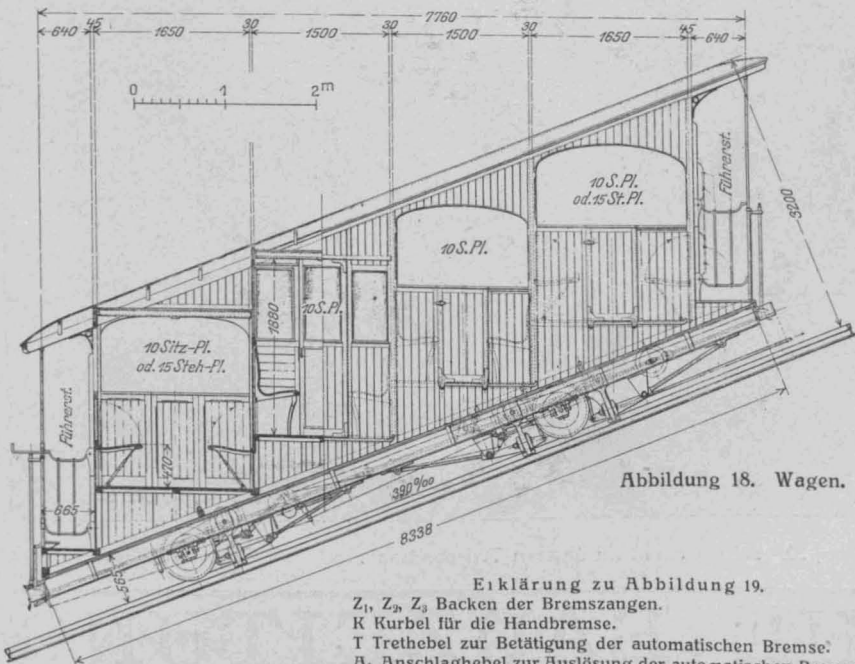


Abbildung 18. Wagen.

- Erläuterung zu Abbildung 19.
*Z*₁, *Z*₂, *Z*₃ Backen der Bremszangen.
K Kurbel für die Handbremse.
T Trethebel zur Betätigung der automatischen Bremse.
*A*₁ Anschlaghebel zur Auslösung der automatischen Bremse.
*A*₂ Anschlag an den Schienenkontakt zur Auslösung des Signales für den Maschinisten des Triebwerkes.

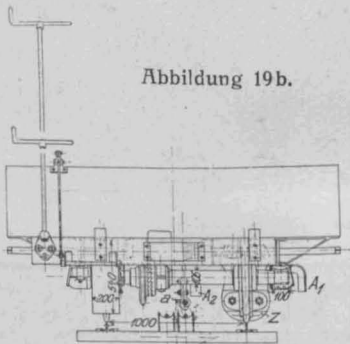
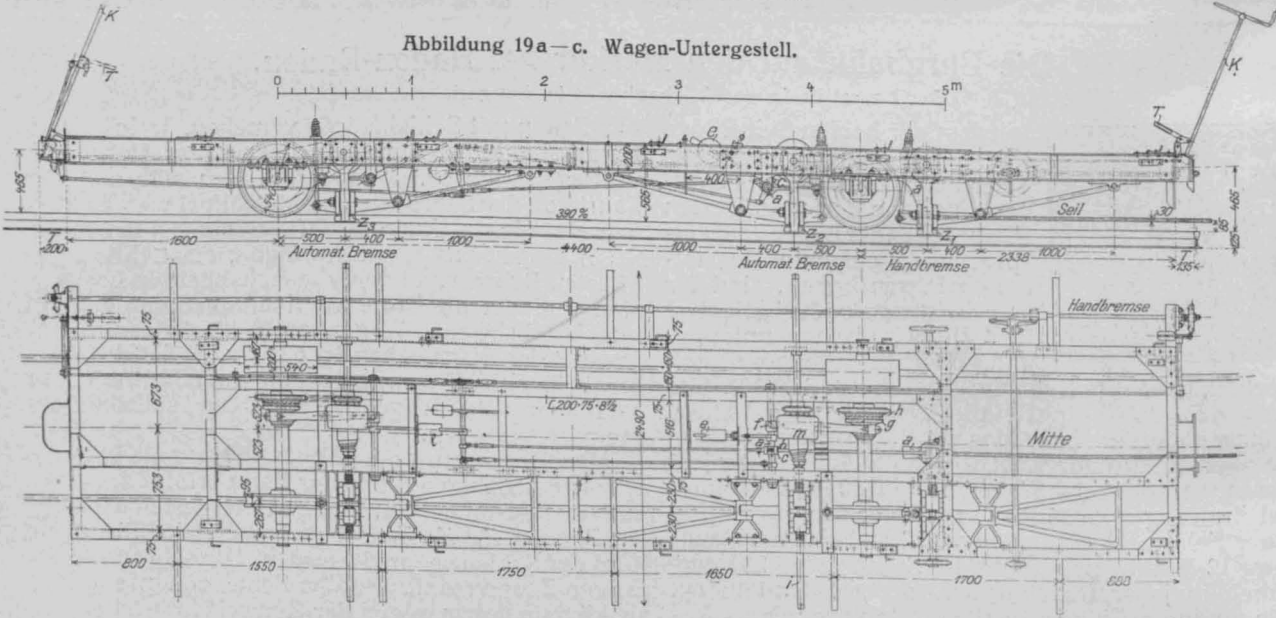


Abbildung 19 a—c. Wagen-Untergestell.



jeder Fahrt zu bremsen.

Die Wirkungsweise der automatischen Bremse ist die folgende: Das Zugseil ist an dem unteren Ende des Winkelhebels *a* befestigt, auf den das Seil stets eine gewisse Zugkraft ausübt, da sich die Wagen immer auf der Steigung befinden. Gegen das andere Ende *b* des Winkelhebels drückt eine nasenartige Klinke *c*, welche in einem auf der Welle *d* befestigten Gehäuse verschiebbar angeordnet ist. Die Klinke *c* bildet somit den Stützpunkt des auf der Welle *d* an einem Hebel angebrachten Fallgewichtes *e*. Verschwindet nun der Seilzug etwa infolge Seilbruches, so verliert die Klinke *c* ihren Stützpunkt, das Gewicht *e*

Schleifen der Räder auf den Schienen verhindert werden. Mittels Fußtritt und Hebelwerk kann die Klinke *c* vom Führer von jeder Plattform aus zurück gezogen werden und beide Bremsen kommen dann sofort gemeinsam zur Wirkung.

Damit sich die Schiene oder das Untergestell beim Bremsen infolge der nach oben gerichteten Komponente der Bremskraft nicht durchbiegen, ist an jedem Zungenpaar ein Anschlag vorgesehen, welcher sich beim Bremsen von oben gegen die Schiene legt und gleichzeitig bremsend wirkt. Da die Bremszangen der automatischen Bremse durch die Umdrehung der Laufräder angezogen werden, so ist die

Geschwindigkeit, mit der sich die Bremsbacken gegen die Schienen bewegen, eine Funktion der Geschwindigkeit, mit der sich der Wagen abwärts bewegt. Durch entsprechende Uebersetzung läßt sich daher der Bremsweg sehr einschränken, was bei den in Frage stehenden großen Steigungen von größter Bedeutung ist. Wenn ins Auge gefaßt wird, daß die von den Bremsen aufzunehmende lebendige Kraft gleich $m \cdot v^2$ ist und daß v durch die Beschleunigung bei wachsendem Bremsweg stark zunimmt, so erhält

1,05 m betrug, entfielen hiervon 50 cm auf den Weg der zurück gelegt wurde, bis die Bremsbacken am Schienenkopf anlagen, und 55 cm auf den eigentlichen Brems-Schleifweg.

Der zweite Versuch hatte ein noch schöneres Ergebnis. Der Wagen II wurde auf der steilsten Strecke von 54% an einem Flaschenzug frei aufgehängt und durch plötzliche Lösung gleichsam ein Seilbruch dargestellt. Der Wagen bewegte sich frei abwärts, die automatische Bremse trat in Wirkung und nach Zu-



Abbildung 17. Ansicht der oberen Station.



Abbildung 14. Ansicht der unteren Station.

die Wichtigkeit einer möglichst Einschränkung des Bremsweges ohne weiteres.

Bei der schon erwähnten landespolizeilichen Abnahme haben die Versuche gezeigt, daß auch die Wagenbremsen rasch und sicher wirken. Bei dem ersten Versuch, der mit Wagen I auf der Steigung von etwa 32% in der Weise vorgenommen wurde, daß bei dem zunächst fest gestellten, dann abwärts fahrenden Wagen der ganze Bremsweg nach Auslösung der automatischen Bremse durch Fußtritt nur

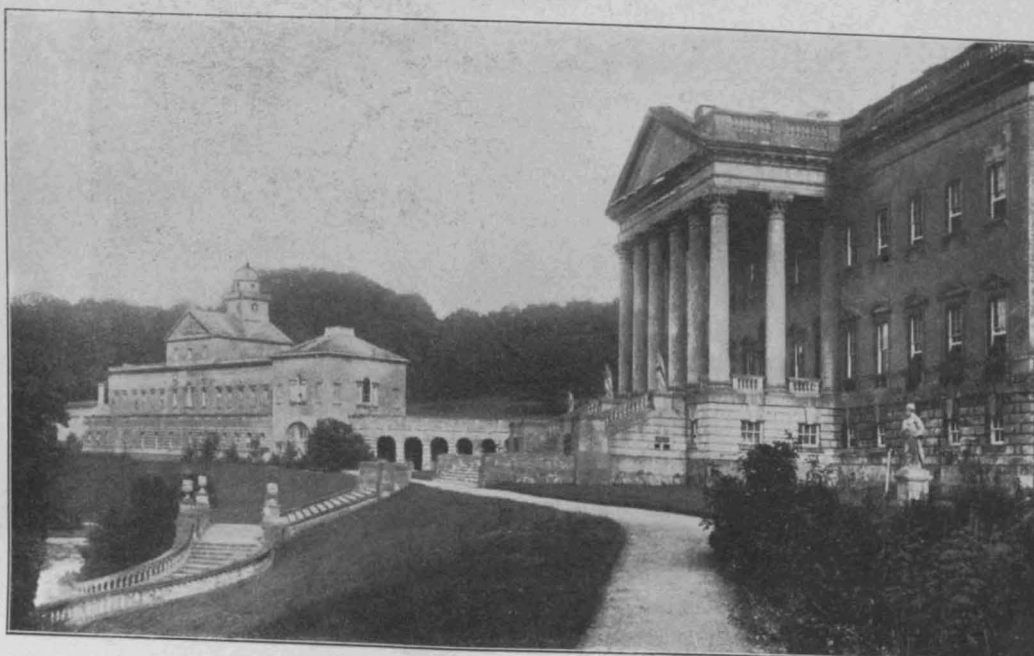
rücklegung eines Bremsweges von nur 91 cm stand der Wagen mit kräftigem Ruck still. Diesmal betrug der Brems-Schleifweg nur 30 cm.

Die zum Betrieb erforderliche elektrische Energie kann aus dem städt. Straßenbahnnetz bei der unteren Station entnommen werden. Die hier gegebene Spannung von 600 Volt wäre für den Betrieb des Seilbahn-Motors unmittelbar anwendbar und es wäre dann nur eine Speiseleitung nach der oberen Station zu führen gewesen, die im Stande gewesen



wäre, neben der
Zuführung des
mittleren Ener-
giebedarfes von
 $91,8 + 36,6$
 $\frac{2}{2} = 64,2$

PS. Motoren-Leistung (s. oben), ein Maschinen-Aggregat zur Ladung einer Lichtbatterie für die Beleuchtung der Station und des großen Gipfel-Restaurants in wirtschaftlicher Weise zu speisen. Bei der Planung der Anlage hat sich jedoch ergeben, daß eine Einrichtung mit Umformer und Puffer-Batterie, trotz der Umformer-Verluste, für den Betrieb die zweckmäßigste ist und dabei die größte Betriebs-Sicherheit bietet. Die Vorteile einer Pufferbatterie treten hier um so mehr in den Vordergrund, als für die Hotel-Beleuchtung ohnehin eine Batterie, wenn auch mit etwas kleinerer Leistung, erforderlich gewesen wäre und weil dieselbe für Bahn- und Lichtbetrieb abwechselungsweise benutzt werden kann. Sie ersetzt also die Lichtbatterie und dient bei Tage dem Bahn-Betrieb, abends der Beleuchtung, da sie als Puffer-Batterie im vorliegenden Fall deshalb abends frei wird, weil nur sehr schwach oder auch garnicht besetzte Wagen nach oben, dagegen



Die römisch-englische
Badestadt Bath.

Abbildung 7 (oben).

Hauptstraße
zwischen Circus und
Royal Crescent.

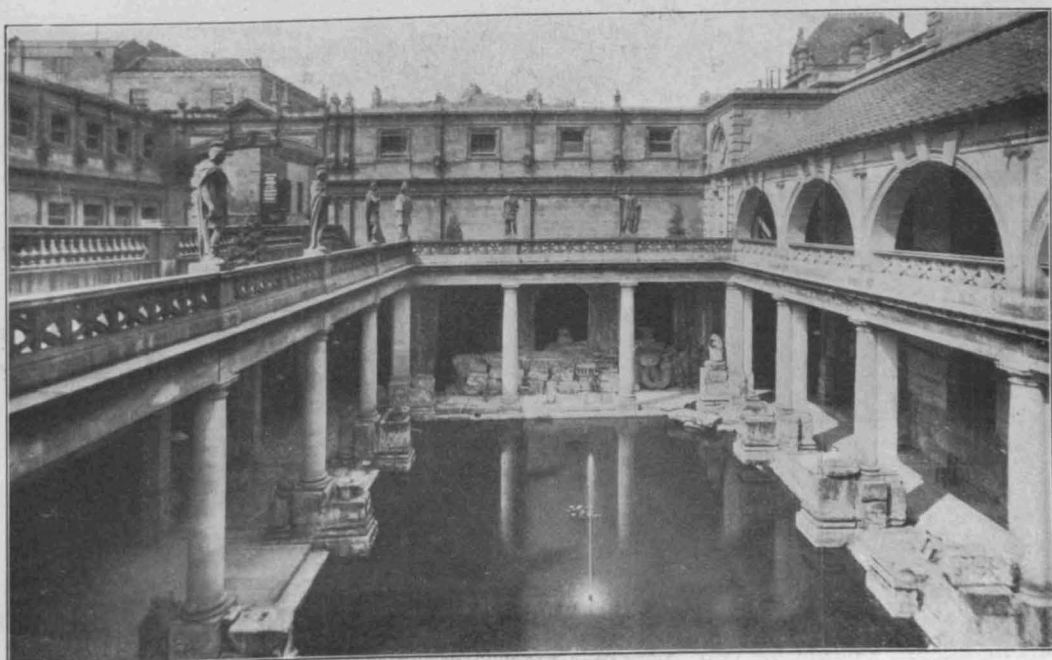
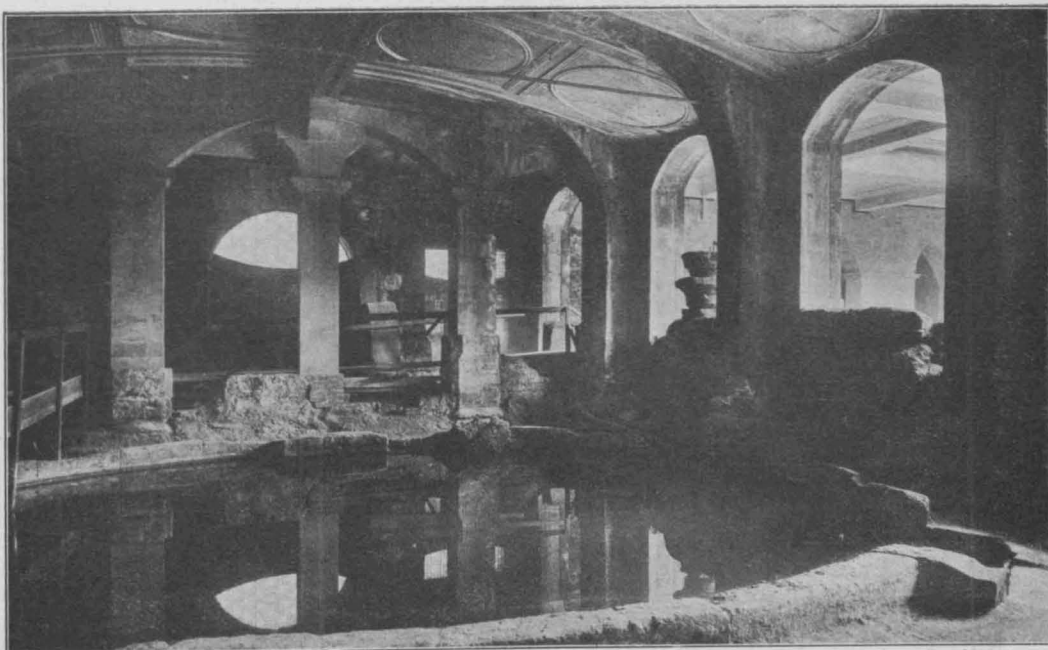
Abbildung 12 (Mitte).

Die Pulteney-Brücke.
Abbildung 15 (unten).

Das Herrenhaus
des 18. Jahrhunderts
(rechts). Die kirch-
lichen Bauten des
19. Jahrhunderts.

fast stets besetzte Wagen gleichzeitig abwärts fahren werden, wodurch bei der gegebenen Steigung nur wenig Energie zum Anfahren benötigt, häufig sogar solche zurück gewonnen wird. Durch die Puffer-Batterie konnte noch weiter erreicht werden, daß die häufig auftretenden Fahrstöße bis zu 91,8 PS. (siehe oben) nicht auf das Straßenbahnnetz übertragen werden und letzteres durch den Betrieb der Drahtseilbahn mit nur etwa 20 KW. ziemlich konstant belastet wird; denn bei normalem Betrieb wird der während der Fahrt über 20 KW. erforderliche Energie-Bedarf für den Motor von der Batterie entnommen, wogegen der Batterie während der Fahrpausen die oben erwähnte konstant vom Straßenbahnnetz zu entnehmende Energie von 20 KW. zugeführt wird. Die Pufferbatterie ist so bemessen, daß sie im Notfall, wenn die Stromlieferung aus dem Straßenbahnnetz aussetzen sollte, bei 10 - Minuten-Betrieb eine 4 bis 5-stündige Reserve bietet.

Die elektrische Betriebs-Einrichtung besteht somit aus der Speise - Leitung, die, vom Straßenbahnnetz bei der unteren Station ab-



Die römisch-englische
Badestadt Bath.

Abbildung 1 (oben).
Das römische Rund-
Bad.

Abbildung 2 (Mitte).
Das römische Bad in
Bath (alter Zustand).
Abbildung 3 (unten).
Das wieder herge-
stellte römische Bad
in Bath.

zweigend, längs der Bahnlinie bis zur oberen Station geführt ist. Die eisernen Leitungsträger tragen auch an Auslegern die Schleifleitung für die Zuführung des Stromes zu den Wagen, die elektrische Beleuch-

steht die Einrichtung aus der Puffer-Batterie, die im Untergeschoß in 2 Abteilungen übereinander neben dem Maschinensaal untergebracht ist, einem Antrieb-Motor von 90 PS. Leistung und einem gleichwertigen



Abbildung 10. Ein Crescent der Empirezeit.



Abbildung 6. Der Circus in Bath. Architekt: John Wood der Ältere.
Die römisch-englische Badestadt Bath.

tung erhalten haben. Zwei im Maschinistenraum aufgestellte Einanker-Umformer, mit denen je eine Pirani-Maschine unmittelbar gekuppelt ist, bringen die gesamte Energie, also sowohl Licht- als Bahnmotor-Strom, auf die Spannung von 160 Volt. Weiter be-

Reserve-Motor nebst Kontroller und der Schalter-Anlage, welche alle zu einem geordneten Betrieb gehörigen Sicherungen, Schalt-, Regulier- und Meß-Apparate enthält. Die Signal- und Telephon-Anlage besteht aus folgenden Einrichtungen:

1. 3 Telephon-Wandstationen zum Verkehr zwischen den 3 Bahnstationen.

2. Eine weitere Einrichtung dient zur Verständigung zwischen dem Wagenführer von der unteren

Station im Falle eines auf der Strecke eintretenden Hindernisses.

3. Ferner sind in den Wagen auf jeder Plattform ein Steckkontakt zum Anstecken eines Taschentele-

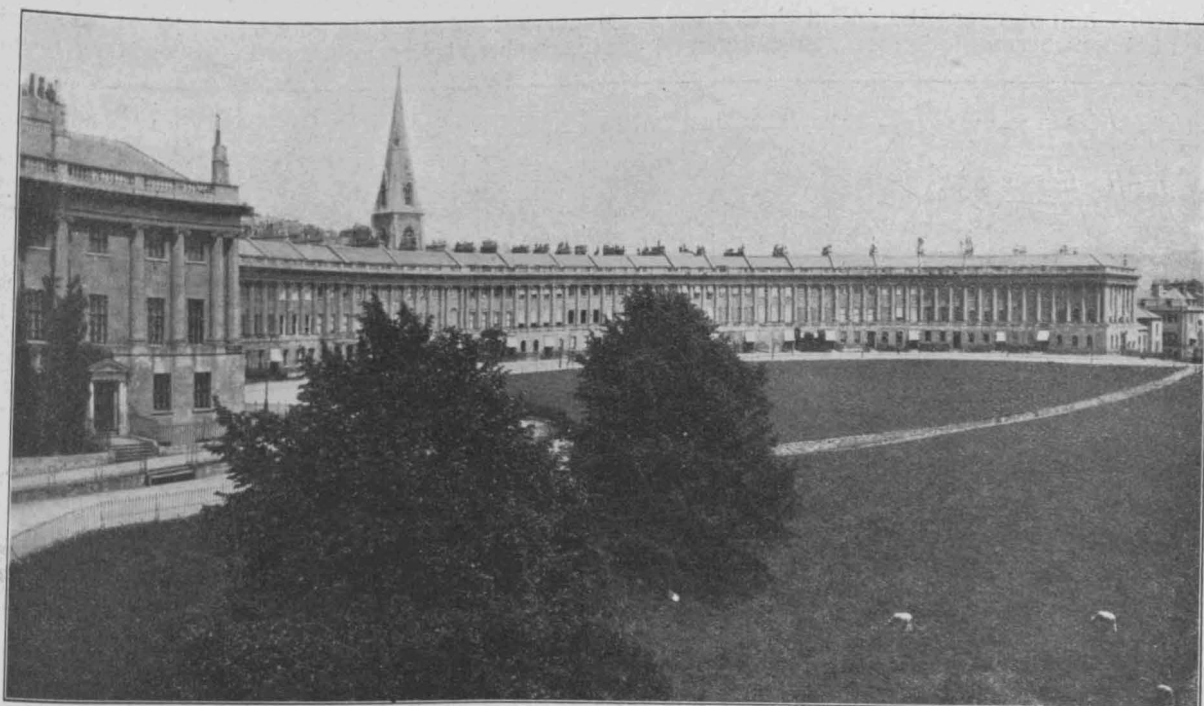


Abbildung 8. Royal-Crescent. Architekt: John Wood der Jüngere.



Abbildung 9. Der Camden-Crescent. Architekt: John Wood der Jüngere.
Die römisch-englische Badestadt Bath.

Bahnstation aus und dem Betriebsführer in der oberen Station vor der Abfahrt mittels Klingelzeichens, so auch vom Wagen aus auf der Strecke zu Signalen für unvorhergesehenes Halten und zu einem Notgespräch zwischen dem Wagenführer und der Betriebs-

phons, sowie ein Ausschalter, mittels welchem die Steckkontakte leitend überbrückt werden können, untergebracht. Diese dienen dem Wagenführer unterwegs zur Verständigung mit dem Betriebsführer der oberen Station mittels Streichkontaktstabes. Der

Streichkontaktstab kann auf dem einen oder anderen Bahnsteig mittels eines Anschlußstückes an den dafür vorgesehenen Stellen angeklemt werden und steht alsdann mit den Steckkontakten für das Telefon in Verbindung.

4. Wie schon oben erwähnt, dient ein Schienen-Kontakt bei der oberen Station zur selbsttätigen Ab-

schon km 1 + 80 und 3 + 60 (Kopfbild, Abbildung 20) ergaben sich im Rotliegenden sehr interessante geologische Aufschlüsse, im oberen Teil wurde der Bunt-Sandstein angeschnitten, der in großen Bänken anstehend, durchweg brauchbares Material für das Mauerwerk lieferte (Abbildung 21 in No.2). Dennoch verursachte die Beschaffung der großen Mengen von

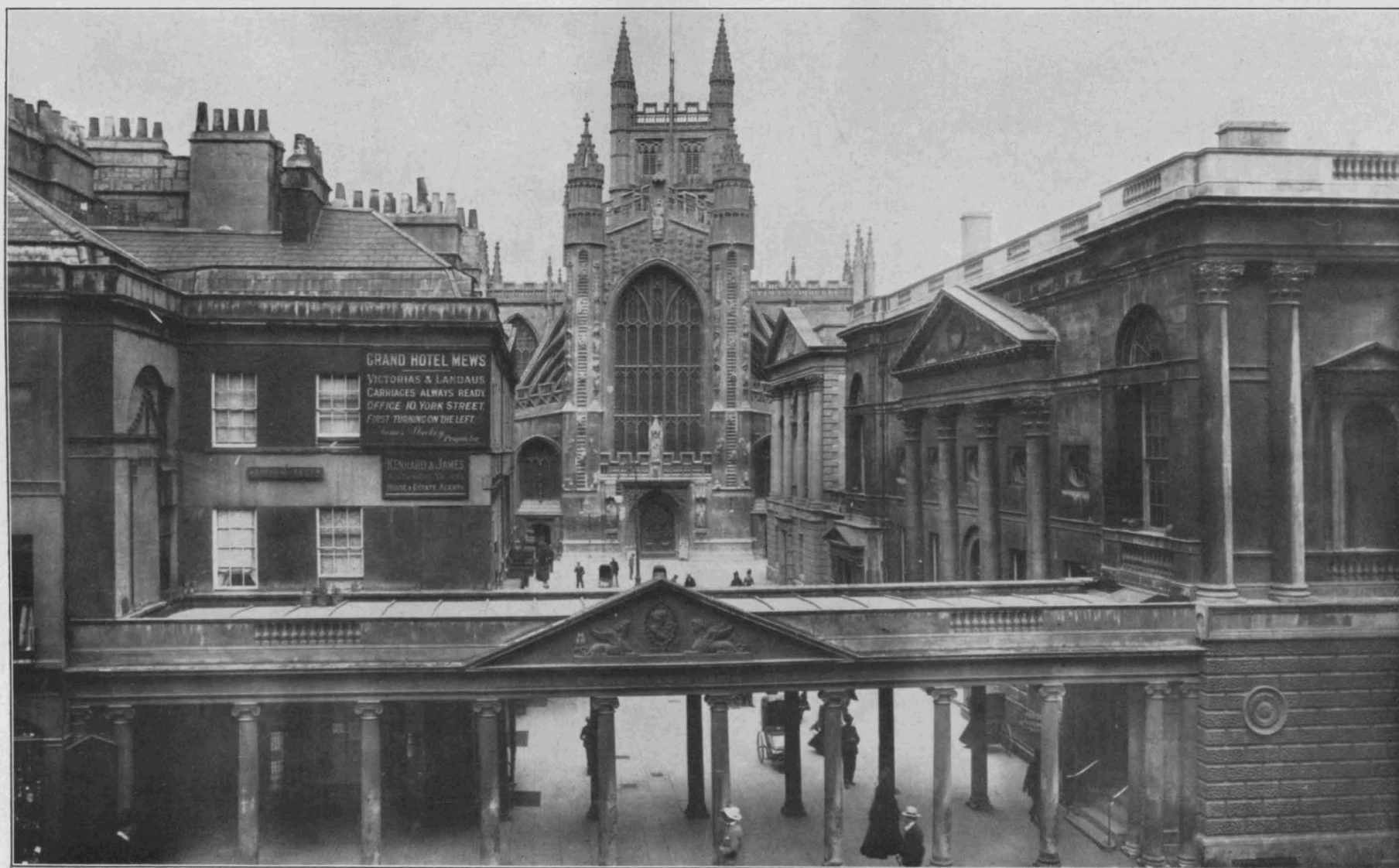


Abbildung 5. Lageplan mit Angabe des römischen und des klassizistischen Stadtteiles.
Die römisch-englische Badestadt Bath.

gabe eines Abstell-Signales beim Einfahren des Wagens in die obere Halle. —

Die Bergbahn erforderte eine Bauzeit von 14 Monaten. Im Jahre 1912 konnten noch die Erd-, Fels- und Chaussierungs-Arbeiten der unteren Teilstrecke ausgeführt und vor Eintritt des Winters der Tunnel fertig gestellt werden. Im unteren Felseinschnitt zwi-

Bausteinen der Bauleitung ständige Sorge, namentlich dadurch, daß mit Rücksicht auf möglichste Erhaltung des Waldes von dem ursprünglichen Bauprogramm abgewichen werden mußte und der in der Mitte der Bahn so außerordentlich günstig gelegene alte Steinbruch nicht wieder in Betrieb genommen werden durfte. Aus diesem Grunde erwies es sich



IE RÖMISCH-ENGLISCHE BADESTADT BATH. *
 VON CHR. KLAIBER IN SCHW.-GMÜND. * ABTEI-
 KIRCHE UND KÖNIGL. TRINKHALLE IN BATH. *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * * * * XLVIII. JAHRGANG 1914 * NO. 3. * * * *

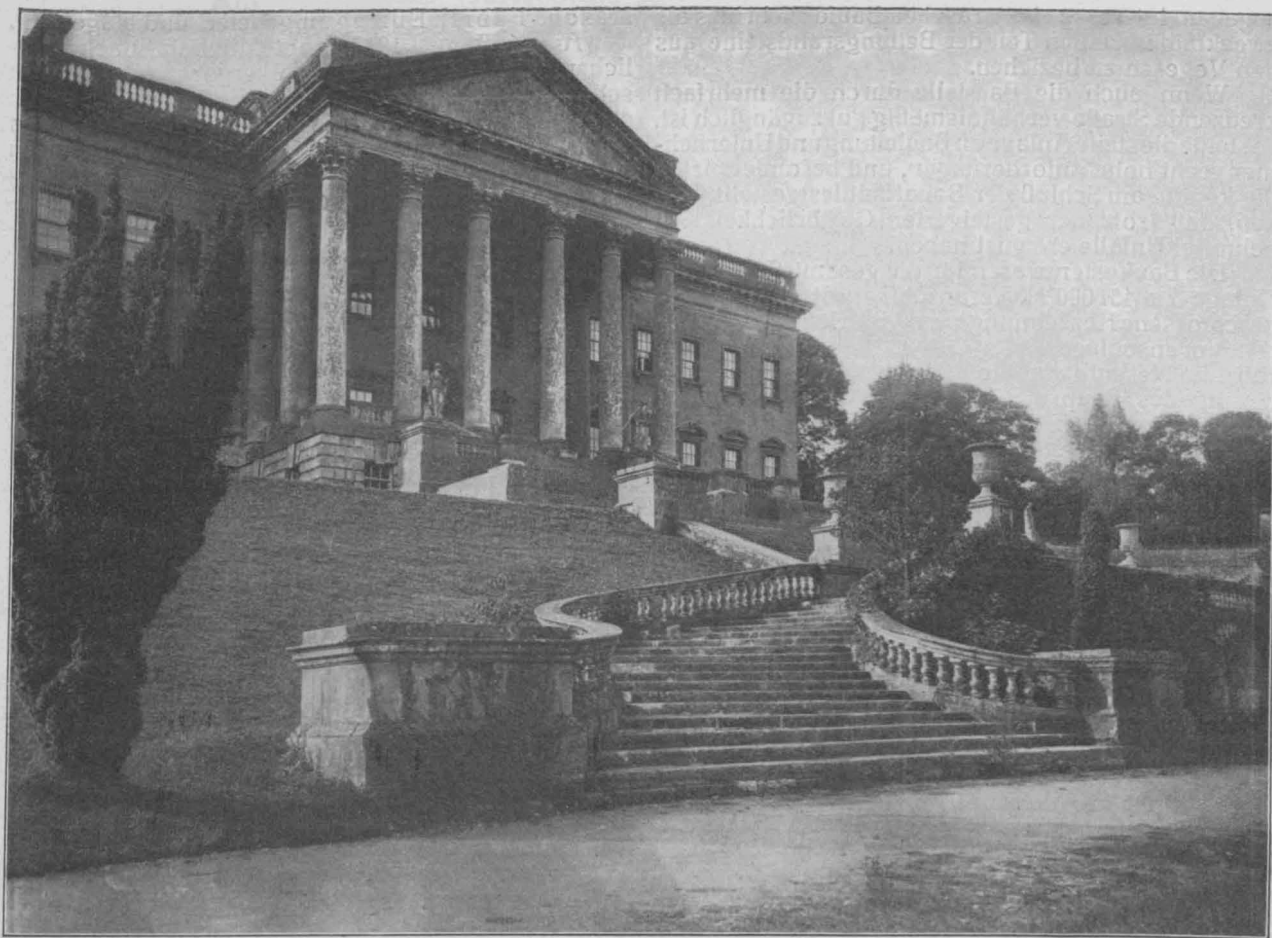


Abbildung 14. Herrenhaus des Prior-Parkes. Architekt: John Wood der Ältere (für Ralph Allen erbaut).

Die römisch-englische Badestadt Bath.

Eine englisch-klassizistische Stadtanlage
des 18. Jahrhunderts.

Von Dr.-Ing. Chr. Klaiber in Schwäbisch-Gmünd.

(Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen auf den S. 32–37 u. 39).

Wie in so vielen anderen altenglischen Städten, wie z. B. Chester, Exeter, Gloucester, finden wir auch in Bath die Spuren des regulär-römischen Stadtplanes in dem nach Osten orientierten Straßenkreuz (Westgate, Southgate, Northgate und Eastgate) (vergl. den Plan S. 36).

Hierdurch ist zusammen mit der kreisförmigen Walllinie der uralte Kern der Altstadt bestimmt. Diese lag durchaus in der Ebene des von lieblichen Höhen umsäumten Tales des berühmten Avon-Flusses, welcher in weitem Bogen die über den heißen Quellen erbaute Altstadt umfließt. In den Jahren 1755 und 1883 wurden die in den Abbildgn. 1 und 2, S. 33, gegebenen römischen Bäder ausgegraben und wie Abbildung 3 zeigt, äußerst geschmack- und verständnisvoll wiederhergestellt. Eine mit Römer-Kaisern geschmückte Säulen-Galerie umsäumt das im Zustande des Befundes erhaltene, heute noch mit dem alt-römischen Blei ausgelegte Wasserbecken. Eine nicht weit entfernte Sammlung römischer Skulpturen und Architekturteile ergänzt den Eindruck, den das römische Bath hinterläßt.

Die gesunde, unverbrauchte Natur der sächsischen Eroberer, wie der nachfolgenden Normannen, die in Bath nur eine Siechenstadt erblickten, hatte zur Folge, daß Bath als Badeort verfiel. An das Mittelalter erinnert nur noch die alte Bischofskirche „Abbey-Church“, welche auf der Stelle des Nonnenklosters des 7. Jahrhunderts und auf der Stelle der normännischen Domkirche des 12. Jahrhunderts von Oliver King (1495–1503) erbaut wurde. Die Fensterfülle läßt im Volksmunde diese Kirche als die „Laterne Englands“ erscheinen. Das typisch englische Rippenfächergewölbe ist des Inneren Hauptschmuck. Trotz der zweifellosen Reize ist aber diese Kirche ein Fremdling in dem durchaus klassizistischen Stadtbilde von Bath (Abbildung 4, Bildbeilage).

Die höhere Kultur des 16. und des 17. Jahrhunderts hatte zur Folge, daß Bath durch die rastlosen Bemühungen

des Zeremonienmeisters Beau Nash die vornehmste Königin aller englischen Bäder wurde. Den Hof, wie eine Menge weltberühmter Männer, unter anderem Gainsborough, Nelson, Scott, Pitt, Wolfe — finden wir als Badegäste. Die natürliche Folge war, daß die abgelegene stille Stadt in kurzer Zeitspanne mächtig aufblühte. Das ist die Ursache des in ganz England nicht mehr zu findenden stilistisch-einheitlichen Stadtbildes. Es ist die Zeit des von Palladio beeinflussten Klassizismus. In den besonderen Verhältnissen des englischen Großgrundbesitzes liegt es begründet, daß der Aufbau der Neustadt einheitlich nach dem Plane von John Wood dem Älteren erfolgte. Seiner künstlerischen Eigenart wegen ist derselbe besonders zu betonen. Handelte es sich doch in der Hauptsache um eine Stadtanlage auf dem lieblichen Höhenrücken der Avonberge, östlich der Altstadt, also um eine Stadtanlage am Bergeshang. Es ist die Zeit des streng geradlinigen Straßenprinzipes, die Zeit der quadratisch-, rechteckig-, kreis- und ellipsenförmigen Platzgestaltungen, wie wir sie aus Rom, Nancy und anderwärts her kennen. Der Engländer bevorzugte nun ganz besonders die beiden letzteren Platzformen, wobei er nachgewiesenermaßen unter dem ihn künstlerisch beherrschenden Einfluß römischer Amphitheater stand. Und es ist kein Zweifel, daß gerade in Bath diese neuzeitlich-städtebaukünstlerische Umwertung ganz vorzüglich gelungen ist. Steht nun der hier in Betracht kommende Zeitgeist im Rufe des Schematisierens, so läßt wiederum Baths Stadtplan eine souveräne Ueberlegenheit über das Schematische erkennen. Die geradlinige Straßenfluchtlinie finden wir in der sanft ansteigenden Ebene zwischen Altstadt und der neuen Hügelsstadt, die künstlerisch überlegt geschwungene Fluchtlinie aber, in organischer Anlehnung an das Wesen des Hügels, in der Hügelsstadt selbst (Abbildung 5, S. 36).

Der Prachtstraßenzug Barton-Straße, Queens-Square, Gay-Straße, Circus verbindet die Altstadt mit der Hügelsstadt, Circus-, Brook-Straße, Royal Crescent begrenzen dieselbe gegen Süden. Es ist eine fein abgewogene Stufenfolge vom Quadrat, zum Kreis, zur Ellipse. Der Circus (Abb. 6, S. 34) ist in seiner Architektur zurückzuführen auf John Wood den Älteren, während dessen Sohn, John Wood der Jüngere, das Werk des Vaters fortsetzte, und zwar noch mehr im Anschluß an Palladio. Gehen wir durch die bewußt gegensätzlich nüchterne Brook-Straße (Abb. 7, S. 32)

sogar im Interesse eines raschen Baufortschrittes als zweckmäßig, einen Teil der Bettungsrandsteine aus den Vogesen zu beziehen.

Wenn auch die Baustelle durch die mehrfach kreuzende Straße verhältnismäßig gut zugänglich ist, so stellte die steile Anlage an Bauleitung und Unternehmer recht hohe Anforderungen, und besonders freudig konnte am Schluß der Bauarbeit festgestellt werden, daß trotz der gesteigerten Gefährlichkeit sich keinerlei Unfälle ereignet haben.

Die Baukosten waren für die gesamte Bergbahn-Anlage zu 451 000 M. veranschlagt, die noch nicht geschlossene Abrechnung wird eine Ueberschreitung des Voranschlages von 20—25 % ergeben. Diese rührt im Wesentlichen von der eben erwähnten Aenderung des Bauprogrammes und von erheblicher Vergrößerung und eleganterer Ausstattung der Stationen her. Die Bauarbeiten sind durch das städtische Betriebsamt unter Mitwirkung des Verfassers von den Bauunternehmern Wassermann und Fischer in Baden-Baden ausgeführt worden. Die Leitung der Hochbauten lag in den Händen des Arch. Prof. Henes in Stuttgart, und der gesamte maschinelle Teil der Anlage einschließlich der Betriebsmittel wurde von der

Masch.-Fabrik Eßlingen geliefert und aufgestellt.

Am 16. August 1913 konnte die Bahn nach feierlicher Eröffnung dem Betrieb übergeben werden und schon in den ersten Zeiten hatte sie einen überaus starken Verkehr erfahren, wobei sich die Anlage den hohen Anforderungen in jeder Hinsicht gewachsen gezeigt hat. In Wochen wurde der Aussichtsberg Merkur von mehr Gästen besucht, als früher in Jahrzehnten, und viele genießen von dem erhöhten Aussichtsturm, der zur Erfüllung der letzten Bequemlichkeits-Ansprüche nun auch noch mit einem elektrischen Aufzug ausgestattet worden ist, einen Rundblick von unvergleichlicher Schönheit: Das weite Tal, durch das sich der Rheinstrom wie ein silbernes Band zieht, in blauer Ferne die Vogesen, im Tal die Stadt Baden-Baden, aus der die goldenen Dächer der russischen Kapellen herauf blinken, und darüber die mächtigen Berge des Schwarzwaldes, hinauf bis zur Badener Höhe und Hornisgrinde, im Rücken das tief eingeschnittene Tal der Murg mit seinen Städten und Dörfern. Diese Schönheiten auch den weniger rüstigen Badegästen erschlossen zu haben, war eine dankbare Aufgabe der Technik, deren Lösung namentlich die Fachgenossen die Beachtung nicht versagen mögen.—

Vermischtes.

Kunstbarbarei in Rom. Wir hatten vor längerer Zeit über den vom künstlerischen Standpunkt sehr gering zu urteilenden Bebauungsplan für Rom des Mailänder Ingenieurs de Teulada und vor kurzem unter „Wettbewerbe“ über die Absicht berichtet, die kapitolinischen Paläste in Rom mit einander zu verbinden. Ergänzend dazu sei eine Auslassung wieder gegeben, die unter dem Titel „Kunstbarbarei in Rom“ dem „Schwäb. Merkur“ zugeing und Folgendes ausführt:

„Die Nachricht, daß die von dem Bürgermeister Nathan geleitete römische Stadtverwaltung, die seit Nov. 1907 im Amte ist, beschlossen habe, infolge der Wahlniederlage der ihr politisch nahestehenden Parteien sich sofort zurückzuziehen und die Stadt Rom bis zu den gesetzlichen Neuwahlen vom Nov. 1914 der Verwaltung eines königl. Kommissars zu überliefern, hat bei allen

Kunstfreunden, italienischen wie ausländischen, eine große und berechtigte Genugtuung gerade im jetzigen Augenblick hervorgerufen, in dem sich die Verwaltung anschickte, das Urteil aller Freunde Roms durch zwei neue Barbareien, wie sie deren schon so zahlreiche durchgeführt hat, herauszufordern. Bei der einen handelt es sich um einen hartnäckig von Nathan verfochtenen Plan, der schon vor längerer Zeit an dieser Stelle erörtert wurde und den der Bürgermeister trotz der in der Vergangenheit eingenommenen entschiedenen Haltung des Unterrichts-Ministeriums ungestört weiter verfolgen zu können glaubt, nämlich um eine bauliche Verbindung der drei kapitolinischen Paläste, wie sie provisorisch aus Leinwand und Zement von 1911—1913 bestanden hatte. Es ist bekannt, daß gegen diese Verbindung, deren praktische Nützlichkeit man nicht in Abrede stellen kann, ein einziges aber entscheidendes Moment geltend gemacht werden muß,

vom Circus zum Royal Crescent (Abb. 8, S. 35), so eröffnet sich zur Linken eine prachtvolle Aussicht über der Royal Avenue alte Baumallee hinweg zum Avon-Tale, zur Altstadt und zur jenseitigen Hügelkette, während zur Rechten der Blick begrenzt wird durch amphitheatralischen Bergabschluß. Derselbe ist nichts mehr und nichts weniger als die Aneinanderreihung ein und desselben Miethaus-typus an eine elliptische Fluchtlinie (große Achse— etwa 164 m, kleine Achse etwa 52 m). Und doch welch' eine großgedachte, monumentale Wirkung bei verhältnismäßig ganz geringen Kosten. Welche Mühe geben sich unsere Miethaus-Architekten mit Erkern, Giebeln usw., oft nur, um die ruhige Wirkung zu vernichten.

Hinter dem Royal-Crescent zieht sich die Stadt terrassenförmig den Hügel hinan, vom St. James-Square zum Lansdown-Crescent, zum Richmond-Place und zur Royal-School als Knotenpunkt von stadtbeherrschender Bestimmung. Der östliche Steilabfall gegen den Avon wird wiederum durch terrassenförmige, lang gestreckte Gebäudemassen, den Camden-Crescent, Belgrave-Crescent usw. in der Weise ausgebaut, daß die untere der höheren Gebäudereihe die herrliche Aussicht läßt. Von der Fülle dieser einheitlich großen Bather Miethaus-Architekturen seien nur noch die Abbildungen 9 und 10 gegeben. Abbildung 9, S. 35, der Camden-Crescent, wurde von John Wood erbaut, während Abb. 10, S. 34, dem englischen Empire des 18. Jahrhunderts zuzusprechen ist. Interessant ist auch die in Bath viel zu beobachtende Höherlegung des Bürgersteiges (des schönen Blickes wegen).

Kehren wir zur Altstadt zurück, so führt uns der Weg am Royal Mineralwater-Hospital (Abb. 11, S. 39) vorbei. Es ist eines der ältesten Gebäude, mit dessen Bau die Blütezeit von Bath eingeleitet wurde. Wie schlicht, vornehm hebt es sich ab in der Wirkung von einem späteren reicher behandelten Nachbarn. Von ihm aus führt uns die in ihrer vorzüglichen Erhaltung interessanteste Brücke Englands, die Pulteney-Brücke (Abb. 12, S. 32), zur zweiten, ruhigeren Prachtstraße Baths, der Pulteney-Straße mit dem Sydney-Garden als Abschluß. Ursprünglich als sechseckiger, rings umbauter öffentlicher Platz geplant, ging das innere Sechseck in herrschaftlichen Besitz über. Und so fand die Straße ihren architektonisch-achsenmä-

ßigen Abschluß durch ein ganz vorzügliches Beispiel englisch-aristokratischen Landhausbaues des klassizistischen Zeitalters. Es ist der ehemalige Wohnsitz Napoleons III. als Prinz (Abbildung 13, S. 39).

Damit ist der östliche Abschluß unseres Studien-Ganges durch Bath erreicht, von dem im Gesamtbilde zu sagen ist, daß mir keine andere Stadt der Welt bekannt ist, die in so einheitlicher, vornehmer Weise uns einen selten gewordenen Blick tun läßt in das englisch-klassizistische Städtebau-Ideal. Jedem in England weilenden Kollegen ist aus diesem Grunde ein Besuch von Bath dringend anzuraten, da die vorhandenen Schönheiten durch das Gegebene keineswegs erschöpft sind.

Als einer Sache für sich wäre vor Allem noch zu gedenken jener Fülle prachtvoller Parkanlagen, die sich um das Weichbild herum legen. Doch die Krone dieses Park-Kranzes sei nicht vorenthalten, da dieselbe ein wichtiges Glied für den gesamten Eindruck ist.

Im Südosten der Stadt wurde noch von dem älteren Wood der Priors-Park angelegt, mit seinem prachtvollen Herrnsitze (Abb. 14, S. 37) und der wundervoll in den Park hineinkomponierten Freitreppe. Anfangs des 19. Jahrhunderts in klerikal-katholischen Besitz übergehend, finden wir eine den alten Herrnsitz erweiternde, rein kirchliche Gebäudegruppe (Abb. 15, S. 32). Man muß es dieser Zeit nachrühmen, daß sie es vorzüglich verstanden hat, sich dem überlegenen, herrschaftlichen Baudedanken unterzuordnen, sich unterzuordnen dem größeren Meister Wood, ohne dabei das Typische der eigenen Zeit zu opfern. Beide Gebäude sind echte Charakterbauten englischer Stilwandlung im Laufe des 18. und des 19. Jahrhunderts. Diese im gesamten Eindruck von Bath sich äußernde Echtheit der Gesinnung ist als Ursache zu bezeichnen der königlichen Wirkung auf das Künstlergemüt. Pflegen wir ja doch auf der Rückreise jene modernen englischen Seebäder zu besuchen, die gerade durch ihre aufdringliche, Stadt- und Landschaft verunstaltende Geschäftswelt erreichen, daß Bath heute noch als die Königin aller Bäder Englands gilt. Es ist die Königin der Kultur und Kunst des 18. Jahrhunderts wohl nicht zuletzt auch hervorgegangen aus der unmittelbaren römischen Beeinflussung örtlicher Natur.—

daß sie nämlich, wie immer auch praktisch sie ausfallen möge, die vollständige Vernichtung jener Absichten darstellt, mit denen Michelangelo den Kapitolsplatz und die ihn umgebenden Paläste mit den beiden Durchblicken auf das Forum Romanum geschaffen hat. Man hat allerdings in Rom ironisch bemerkt, daß Hr. Michelangelo Buonarroti, da er weder Mitglied einer Freimaurerloge noch eingetragener Angehöriger einer Großblockpartei war, sondern sogar in freundlichen Beziehungen zu mehre-

ist es begreiflich, daß man in Rom sehr froh ist, mit dem Sturze der gegenwärtigen Stadtverwaltung diese ganze Frage ohne jene wütenden Kämpfe los zu sein, die andernfalls nötig gewesen wären, um Hr. Nathan die erforderliche Raison beizubringen.

Wenn dieses Vorgehen aber noch einen Rest von Sympathie für ihn bei Kunstfreunden in Rom gelassen hatte, so hat er sich dieses durch ein neues und noch unglaublicheres Projekt endgültig verscherzt. Die Stadt-



Abbildung 13. Das Sydney-House (einst Wohnsitz Napoleons III.).



Abbildung 11. Kgl. Mineralwasser-Hospital.
Die römisch-englische Badestadt Bath.

ren Päpsten gestanden hat, wenig Anspruch auf die Berücksichtigung des Hr. Nathan besitzt, aber die italienische Regierung, die im April nach zweijähriger Dauer die Abtragung der provisorischen Verbindung erzwungen hatte, hätte wohl kaum zu der endgültigen Veränderung schweigen können, für die Nathan jetzt ein öffentliches Ausschreiben erlassen hat und die er durchzuführen entschlossen schien, obwohl an den Kapitolspalästen als eingetragenen Nationalmonument ohne Zustimmung des obersten Kunstbeirates nicht gerührt werden darf. Daher

Verwaltung hat es nach langen Kämpfen durchgesetzt, daß eine provisorische Straßenbahnlinie, die von den neuen Vierteln herunterkommt, über den Spanischen Platz durch die Via Condotti und quer über den Corso und den Tiber nach dem vatikanischen Viertel geführt wird. Nicht genug damit, daß dadurch eine der charakteristischsten Straßen Roms aus dem 18. und 19. Jahrhundert ihres Charakters entkleidet und ihrer Verkehrsbedeutung beraubt wird, hat man noch zum größten Schrecken erfahren, daß die Ingenieure der Stadtverwaltung kaltblütig den Vor-

schlag gemacht haben, den berühmten Brunnen des spanischen Platzes, die Barcaccia von Bernini, zu entfernen, weil sie die aus der Via Condotti kommenden Straßenbahnwagen hindert, in einer bequemen Biegung des Gleises die Fahrt über den Spanischen-Platz fortzusetzen. Ob wirklich die Verwaltung auch in diesem Punkte es gewagt haben würde, allen Empfindungen der Römer ins Gesicht zu schlagen, das ist allerdings in den Akten noch nicht festgestellt, aber nach dem Verhalten in der kapitalistischen Frage jedenfalls zu befürchten gewesen.“ —

Baupolizei und Bauberatung. Bei der Konferenz des Hauptausschusses für Bauberatung der Zentralstelle für Volkswohlfahrt in Berlin am 6. Dez. v. J. sind seitens des Stadtbaurates Dr. Höhle in Harburg an der Elbe zur Festlegung des Ergebnisses der Tagung eine Reihe von Leitsätzen in Anregung gebracht worden, welche die Versammlung dem Ausschuss zur weiteren Verfolgung überwiesen hat. Die Leitsätze verdienen Beachtung, weil aus ihnen das Verhältnis zwischen Baupolizei und Bauberatung hervorgeht. Sie sind unter Beobachtung des in Preußen geltenden Landesrechtes aufgebaut und haben folgenden Wortlaut:

1. Die Bau-Polizeiverordnungen sind von ästhetischem Ballast freizuhalten.

2. Vorschriften, die zu einem künstlerischen Zwang führen, sind zu vermeiden.

3. Es empfiehlt sich, die Grenze der Bebaubarkeit nicht in Hauptgesimshöhe zu ziehen, sondern zur wirtschaftlichen Ermöglichung gut wirkender Dächer einen teilweisen Ausbau der Dachböden zu gestatten.

4. Die Baupolizeibehörden 1. Instanz müssen Dispensbefugnisse haben, um Werken von besonderer architektonischer Bedeutung die Wege zu ebnen.

5. Die Bauvorlagen sollen den architektonischen Inhalt des Bauwerkes in zweifelsfreier Weise festlegen. Die Fassadenzeichnungen sind in einem größeren Maßstab als die Grundrißzeichnungen, etwa 1 : 50 anzufertigen.

6. Die gesetzlichen Unterlagen, welche insbesondere der § 4 des Gesetzes gegen Verunstaltung (Preußisches Gesetz vom 15. Juli 1907) bietet, sind weit mehr als bisher zu Ortsstatuten zu verwenden, um neuzeitliche Straßenzüge und Stadtviertel von künstlerischer Einheit schaffen zu können.

7. Als wesentlicher Statutinhalt genügt: Das Einzelwerk soll sich einheitlich in das Straßenbild und Stadtbild einfügen. Hauptgesimse und Dachfirste sollen unter gewöhnlichen Umständen, wenn irgendwie erreichbar, durchlaufen.

8. Als Organ für die Handhabung empfiehlt sich ein Sachverständigen-Ausschuß. Das freie Spiel der Kräfte soll durch diesen jedoch nicht beschränkt werden.

9. Die Bauberatungsstellen, die sich unter allen Umständen in Stadt und Land empfehlen, haben dafür zu sorgen, daß die Bebauungspläne ihren künstlerischen und hygienischen Absichten entsprechend zur Durchführung gelangen. —

Wir glauben, daß diese Leitsätze bei der Beratung in manchen Punkten eine Abänderung erfahren werden. —

Der Eisenbahnbau in unseren afrikanischen Schutzgebieten im Kalenderjahr 1913. In Ostafrika haben die Arbeiten zur Fortführung der Mittellandbahn über Tabora hinaus zum Tanganjikasee auch im Kalenderjahr 1913 einen befriedigenden Fortgang genommen. Die Gleisspitze erreichte den Malagarassfluß bei Station Ugaga, 234 km hinter Tabora, am 29. Januar vorigen Jahres und mußte nunmehr wegen des Brückenbaues daselbst einen etwas längeren Halt — bis zum 16. Juni — machen. Inzwischen war es gelungen, die Bahn jenseits des Malagarassi in einer etwas südlicheren, wesentlich günstigeren Linie zu führen, als ursprünglich angenommen war, und dabei insbesondere die vorgesehenen 3 Tunnelbauten entbehrlich zu machen. Die Gesamtlänge der Strecke hat sich hierbei von 412 auf etwa 403 km einschränken lassen. Die Gleisvorstreckarbeiten wurden am 16. Juni wieder aufgenommen und die Gleisspitze gelangte am 31. Oktober bis km 371, d. h. etwa 34 km vor Kigoma. Wegen der etwas umfangreicheren Erd- und Felsarbeiten ist auch hier eine vorübergehende Unterbrechung im Gleisfortschritt unvermeidlich. Es ist anzunehmen, daß die Gleisspitze im Januar 1914 den Tanganjikasee erreichen wird.

Die Teilstrecke Tabora — Malagarassi — 236 km — wurde am 30. Juli vorigen Jahres abgenommen und dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die im Jahr 1912 begonnenen Arbeiten zum Umbau und zur Verbesserung der Stammstrecke der Usambarabahn und der Tanganjikabahn wurden fortgeführt.

Togo. Die 4,6 km lange Reststrecke Agbonu — Atakpame der Hinterlandbahn Lome — Atakpame wurde in

der Zeit von November 1912 bis Ende April 1913 vollendet und mit der Endstation Atakpame am 2. Mai 1913 dem Betrieb übergeben. Die Gesamtlänge der Hinterlandbahn stellt sich auf 167,13 km; da sie bei km 2,7 der Strecke Lome — Palime von dieser abzweigt, so beträgt die Bahnlänge der selbständigen Strecke Lome — Atakpama 164,3 km.

Kamerun. Die Bauarbeiten auf der Neubaustrecke Duala — Bidjoka wurden — nicht ohne andauernde Schwierigkeiten in der Gewinnung und Erhaltung der erforderlichen Arbeitskräfte — fortgeführt. Zunächst konnte im Januar 1913 der vorläufige Betrieb für den öffentlichen Verkehr bis Edea, km 84, aufgenommen werden. Am 15. Oktober wurde die Strecke bis km 130 und Anfang Dez. 1913 die gesamte Neubaustrecke bis Bidjoka — km 150 — für betriebsfähig erklärt und am 2. Dezember dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Arbeiten hinter Bidjoka sind bis Njok — km 179 — in Angriff genommen.

Deutsch-Südwestafrika. In der Zeit von Januar bis Ende März 1913 wurden die rückständigen Arbeiten für die Vervollendung der Umbaustrecke Karibib — Windhuk und der Neubaustrecke Windhuk — Keetmanshoop ausgeführt, sodaß gegen Ende März mit der Abnahme dieser Strecken begonnen werden konnte. Am 1. April vorigen Jahres ist der Staatsbetrieb auf den genannten beiden Strecken aufgenommen worden.

Die Länge der in Kapsur umgebauten Strecke Karibib — Windhuk beträgt nunmehr 191 (früher 188) km.

Im Jahre 1913 wurden demnach in Betrieb genommen:

in Ostafrika . . . 236 km der Mittellandbahn,
in Kamerun . . . 69 „ „
in Togo 4,6 „ „ Hinterlandbahn,

zusammen: 309,6 oder rd. 310 (i. V. 410) km; das ist auf 3867 km Betriebslänge am Ende 1912 ein Zuwachs von 8% (i. V. 11%). Nach Vervollendung der in der Ausführung begriffenen Bahnbauten wird sich die gesamte Betriebslänge der Bahnen auf 4476 km belaufen.

Die nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht den Stand der Eisenbahnbauten am Anfang und Ende des Kalenderjahres 1913.

Eisenbahnen im Schutzgebiet:	Gesamtlänge	Anfang 1913		Ende 1913	
		Im Betrieb	Im Bau	Im Betrieb	Im Bau
km					
Ostafrika.					
1. Usambarabahn	352	352	—	352	—
2. Tanganjika- (Mittelland-) Bahn	1250	847	403	1083	167
zusammen	1602	1199	403	1435	167
Kamerun.					
1. Nordbahn	160	160	—	160	—
2. Mittellandbahn	283	81	202	150	133
zusammen	443	241	202	310	133
Togo.					
1. Küstenbahn Lome - Anecho .	44	44	—	44	—
2. Inlandbahn Lome - Palime .	119	119	—	119	—
3. Hinterlandbahn Lome - Atakpame	164	160	4	164	—
zusammen	327	323	4	327	—
Südwest-Afrika.					
1. Swakopmund - Windhuk . .	382	382	—	382	—
2. Otavibahn	671	671	—	671	—
3. Nordbahn	506	506	—	506	—
4. Südbahn	545	545	—	545	—
zusammen	2104	2104	—	2104	—
Im Ganzen	4476	3867	609	4176	300

F. B.

Die Inanspruchnahme der Redakteure der „Deutschen Bauzeitung“ durch Angelegenheiten, die nicht unmittelbar mit den Redaktionsarbeiten zusammen hängen, hat in den letzten Jahren in einem solchen Maße zugenommen, daß die Redakteure bei der wachsenden Last der Berufsarbeiten nicht mehr in der Lage sind, diesen Anforderungen voll zu entsprechen. Sie werden sich nach wie vor bemühen, gefällig zu sein, bitten aber, es nicht übel nehmen zu wollen, wenn diese Gefälligkeit in Zukunft sich auf Angelegenheiten besonderer Natur beschränkt. —

Wettbewerbe.

Einen Ideen-Wettbewerb betr. Entwürfe zu Bestattungsanlagen in Kassel erläßt der Magistrat unter den Architekten Deutschlands zum 15. Mai d. J. bei 3 Preisen von 2500, 2000 und 1500 M. Es handelt sich um den Bau einer Leichenhalle nebst Gedächtniskapellen, einer Einäscherungs-Anlage mit Urnenhalle und Urnenhain, sowie um die Ausgestaltung des neueren Teiles des Friedhofgeländes. Im Preisgericht u. a. die Hrn. städt. Brt. Dr. Grässel in München, kgl. Brt. Höpfner, kgl. Brt. Karst, Stadtbauinsp. Labes, Arch. Potente und Ing. Zulehner in Kassel, sowie Ob.-Brt. Scharenberg in Leipzig. Zwei Ankäufe für je 1000 M. vorbehalten. Unterlagen gegen 3 M., die zurück erstattet werden, durch das Stadtbauamt Kassel, Rathaus. —

Versammlungen und Berichte.

Der „Badische Architekten- und Ingenieur-Verein“ hatte für die Zeit vom 22. Nov. bis 7. Dez. 1913 eine Ausstellung für Siedelungswesen, Städtebau und Wohnwesen in Karlsruhe veranstaltet. Die Ausstellung bildete einen Teil der Leipziger Baufach-Ausstellung, ist inzwischen durch zahlreiche Darstellungen erweitert worden und soll in den nächsten Jahren als Wander-Ausstellung verschiedene Städte in Deutschland und den Nachbarländern besuchen. Sie wird nach Ablauf dieser Wanderzeit den Grundstock bilden für ein ständiges, in Leipzig, Berlin oder einer anderen Großstadt zu errichtendes Museum, das einem jeden Gebildeten ein systematisches Studium der wichtigen Fragen des Siedelungswesens, Städtebaues und Wohnungswesens ermöglichen soll.

Die Ausstellung in Karlsruhe wurde am 22. Nov. 1913 mit einem Festakt in der Aula der Techn. Hochschule eröffnet, dem die großherzoglichen Herrschaften, die Vertreter der Technischen Hochschule, der Staats- und Gemeinde-Behörden und eine große Anzahl geladener Gäste anwohnten. Hier gab der Gründer und Leiter der Ausstellung, Hr. Reg.-Bmstr. a. D. Langen, in einem interessanten Vortrag über „Die Besiedelung der Erde und die Aufgaben eines Arbeits-Museums für Siedelungswesen, Städtebau und Wohnwesen“ einen Ueberblick über den Inhalt und den Zweck des Unternehmens. An demselben Tag wurde die Ausstellung eröffnet.

Die in dem kleinen Saal der Karlsruher Festhalle und einem Nebenraum aufgestellte Ausstellung war gefällig angeordnet und wirkte als selbständig geschlossenes Ganze anregender, als innerhalb des Rahmens der Baufach-Ausstellung in Leipzig. Der etwa 380 qm große Saal war in 5 große Räume und diese wieder in einzelne Kojen abgeteilt.

Im ersten Raum befanden sich eine Reihe von Erdkarten, auf denen durch verschiedene, sehr gut gewählte Bezeichnungen die Besiedelungsdichte der einzelnen Erdteile und Länder und die

diese bestimmenden Faktoren (Verteilung der Naturprodukte, Verkehrsmöglichkeiten und dergl.) dargestellt waren. Dieselben Karten waren in größerem Maßstab für Deutschland und dessen Kolonien vorhanden. An die Waldkarte Deutschlands schlossen sich schöne photographische Aufnahmen der in den deutschen Waldgebirgen vorhandenen Naturdenkmäler und malerischen Landschaftsbilder, die der Obhut des Heimatschutzes zu unterstellen sind. In einer besonderen Abteilung des ersten Raumes befanden sich verschiedene vorzügliche Ballon-Aufnahmen von Städten und Dörfern und auch einige Darstellungen, welche die Verwendung der Ballon-Aufnahmen für die Zwecke der Karten-Herstellung erläuterten.

Im zweiten Raum gaben verschiedene Darstellungen einen Ueberblick über die technische Anlage der Verkehrswege (Straßen, Stadtbahnen und Eisenbahnen) im Einzelnen und in ihrer Gesamt-Anordnung als Netz. Auch die Verkehrsstärke auf den verschiedenen Verkehrsmitteln einiger Großstädte (Berlin, Wien, Paris) war bildlich dargestellt. Eine größere Anzahl von Plänen über neuere große Bahnhofbauten und Bahnverlegungen in badischen Städten zeigte nicht nur die überaus rege Tätigkeit der badischen Eisenbahn-Verwaltung, sondern auch den engen Zusammenhang zwischen Städtebau und Eisenbahnbau. Auch einige interessante Bebauungspläne waren hier zu sehen, wie z. B. ein Erweiterungsplan für Berlin aus dem Jahre 1875, einige der Wettbewerbspläne für Groß-Berlin und einige alte Pläne und Ansichten von Karlsruhe.

Der dritte Raum und ein Teil des vierten enthielten die städtebaulichen Einheitspläne, die eine Neuheit der Leipziger Ausstellung waren. Die Ausstellungs-Leitung hatte die Verwaltungen der größeren deutschen Städte um Herstellung von Plänen ersucht, in denen durch einheitliche Bezeichnungen die verschiedenen für die Entwicklung einer Stadt bemerkenswerten Zustände (wie z. B. Wohndichte, Bodenpreise, Einkommen der Bewohner, Verteilung der Bodenbesitzer, der Grünflächen, Lage und Arbeiterzahl der Fabriken, Verkehrsmittel und deren Benutzungsziffern u. and.) bildlich dargestellt sind. Da zahlreiche Städte dieser Aufforderung in dankenswerter Weise nachkamen, verfügte die Ausstellung über ein sehr reichhaltiges und übersichtliches Planmaterial dieser Art, das dadurch von besonderem Wert ist, daß die Pläne und Bezeichnungen alle im gleichen Maßstab hergestellt sind und ein unmittelbares Vergleichen gestatten. Dieser Wert wird sich noch erhöhen, wenn die Pläne in bestimmten Zeiträumen ergänzt oder neu aufgestellt werden, sodaß sie nicht nur einen Vergleich zwischen verschiedenen Städten, sondern auch eine Uebersicht über die Entwicklung der einzelnen Gemeinden ermöglichen.

Der vierte Raum enthielt außerdem weitere Einheitspläne, die von der wirtschaftlich-statischen zur künstlerischen Abteilung der Ausstellung überleiteten. Auf diesen waren die geschichtlich oder künstlerisch bemerkenswerten Gebäude der Stadt besonders hervorgehoben und Ansichten dieser Bauten von bestimmt bezeichneten Standpunkten aus beigefügt. Diese Pläne gaben somit ein anschauliches Bild des Besitzes an schönen und erhaltenswerten Gebäuden, Platz- und Straßenbildern, den die einzelnen Städte aufzuweisen haben. Besonders hübsche Darstellungen dieser Art hatte neben anderen die Stadt Mannheim geliefert, eine Stadt, die in Künstlerkreisen bis jetzt verhältnismäßig wenig Beachtung gefunden hat. In demselben Raum waren noch einige bemerkenswerte Bebauungspläne (z. B. für das Tempelhofer Feld in Berlin) und mehrere gute Modelle öffentlicher Bau-Anlagen, wie Bade-Anstalten, Park-Anlagen und Ähnliches ausgestellt. Bemerkenswert waren ferner die Pläne und Photographien der städtischen Park-Anlagen in einigen großen amerikanischen Städten mit ihren ausgedehnten und vorzüglich eingerichteten Spiel- und Sport-Plätzen, Bade-Anstalten und Schwimm-Hallen, die inmitten der Städte gelegen, jedem Bürger kostenlos offen stehen und ein nicht hoch genug anzuschlagendes Fördermittel der Volksgesundheit darstellen.

Der fünfte Raum trug die Bezeichnung „Die Stadt als Kunstwerk“. Eine große Anzahl vortrefflicher systematisch geordneter Photographien zeigte die Momente, auf denen die Schönheit der Städtebilder beruht, wie z. B. die Stellung und Größenverhältnisse der einzelnen Gebäude, die Ausgestaltung von Brücken und Treppen-Anlagen, die Wirkung der Vegetation und des Wassers (als Fluß, Teich, Brunnen) und Ähnliches. Auch waren gute Beispiele für die gefällige und künstlerisch befriedigende Ausführung der verschiedenartigen städtischen Kleinbauten, wie Bedürfnis-Anstalten, Transformatoren-Häuschen, Lichtmaste, Wegweiser und dergleichen gegeben.

Die Abteilung für Wohnwesen, die in dem Neben-Saal untergebracht war, schien etwas weniger vollständig

und gut geordnet, als die beiden schon besprochenen Abteilungen. Immerhin bot auch diese vieles Bemerkenswerte, so die Grundrisse großer herrschaftlicher Anwesen aus Deutschland und England, verschiedene Grundrisse für Kleinwohnungen und Einfamilien-Häuser, Pläne und Modelle von Gartenstädten und ähnlichen Anlagen nebst den dazu gehörenden Haustypen und verschiedene statische Darstellungen.

Besonders erwähnt müssen die über die ganze Ausstellung verstreuten Pläne, Abbildungen und Modelle der Stadt Karlsruhe werden. Einige alte Stiche (Pläne, Vogelschaubilder und architektonische Ansichten) zeigten die bauliche Gestaltung von Alt-Karlsruhe. Leider fehlten hier die für Karlsruhe klassischen Erweiterungs-Pläne von Weinbrenner und Tulla. Ueber die baulichen Aufgaben und Absichten des heutigen Karlsruhe gaben verschiedene Modelle und Darstellungen Aufschluß. Vor allem zu nennen ist der durch zwei Modelle und eine Reihe vortrefflicher Zeichnungen dargestellte, von der Stadt zur Ausführung bestimmte Entwurf des Architekten Vittali für die Umbauung des neuen Bahnhof-Platzes und die Erweiterung und die Abschlußbauten des Stadtgartens. Eine andersartige, nicht zur Ausführung bestimmte, aber als Studie sehr beachtenswerte Lösung derselben Aufgabe zeigte ein vor einigen Jahren in der Großh. General-Direktion der Staats-Eisenbahnen von Reg.-Bmstr. Lorenz ausgearbeitetes Entwurfs-Modell. Außerdem waren Modelle für das in Ausführung begriffene Großherzog Friedrich-Denkmal vor dem Großh. Sammlungsgebäude und das Denkmal des † Oberbürgermeisters Schnetzler, sowie ein großes, sehr schön ausgearbeitetes Modell für die Bebauung des den neuen Abschluß der Karl Friedrich-Straße bildenden Ettlinger Tor-Platzes (Vorschlag des Arch. Dipl.-Ing. H. Schmidt) vorhanden. Diese Pläne und Modelle sowie die Bahnhofs-Pläne der Großh. Eisenbahn-Verwaltung gaben der Ausstellung ein gewisses lokales Gepräge, das nicht nur das Interesse für sie erhöhte, sondern auch den Besuchern das Erfassen der allgemeinen Gedanken durch bekannte Beispiele erleichterte. Auch bei der Anordnung der Ausstellung in anderen Städten wird es sich aus diesen Gründen empfehlen, das lokale Bauwesen besonders zu berücksichtigen.

Die vorstehenden Ausführungen sollten nicht nur eine Uebersicht über den Umfang der Ausstellung in Karlsruhe geben, sondern insbesondere über den Geist, in dem diese Wanderausstellung zusammengestellt ist und weiter ausgebildet werden soll. Alle Pläne sind mit kurzen Erläuterungen versehen, sodaß ein Katalog entbehrlich ist und auch der Nichtfachmann sich ohne Schwierigkeit zurechtfinden kann. Um dem großen Publikum einen raschen Ueberblick über das Dargebotene zu verschaffen und es zu genauerem Betrachten anzuregen, werden allerdings erläuternde Führungen durch Fachleute nicht zu entbehren sein, wie sie in Karlsruhe durch den Leiter der Ausstellung und durch Herren des Badischen Architekten- und Ingenieurvereins täglich dreimal stattfanden. In dieser Weise geleitet, ist aber die Ausstellung jedenfalls sehr geeignet, in weiten Kreisen Interesse und Verständnis für die überaus wichtigen Fragen des Siedlungswesens zu erwecken und damit die Vorbedingungen zu schaffen, die für die Beseitigung mancher volkswirtschaftlichen Schäden, die sich auf diesem Gebiet zugleich mit dem raschen Anwachsen der Städte entwickelt haben, unerlässlich sind. In diesem Sinne ist die Gründung der Ausstellung eine sehr verdienstvolle Tat, die für die weitere Entwicklung unseres Siedlungs- und Wohnwesens von großem Nutzen sein kann.

Erfreulich waren auch das Interesse und die Unterstützung, die das Unternehmen von Seiten der Großh. Badischen Regierung und Karlsruher Bürgerschaft gefunden hat. Dadurch, daß die Staatsverwaltung des Inneren und die Stadt Karlsruhe einen großen Teil der Kosten übernommen hatten, konnte die Ausstellung zu sehr geringen Eintrittspreisen zugänglich gemacht werden. Der Besuch war während der 14-tägigen Dauer der Ausstellung stets im Steigen und weitaus am größten am letzten Tage. Von Herzen ist zu wünschen, daß die vielseitigen Anregungen, welche die Ausstellung in Karlsruhe gegeben hat, sowohl der künftigen Entwicklung dieses Unternehmens selbst, wie derjenigen der badischen Residenzstadt zum Segen gereichen werden. —

W. Weizel.

Württembergischer Verein für Baukunde. Am 23. November 1913 führte der Verein eine Besichtigung der auf dem Weißenhof neu erbauten Kgl. Kunstgewerbeschule aus, wobei der Erbauer, Ob.-Brt. Eisenlohr, sowie sein Mitarbeiter, Reg.-Bmstr. Wetzel, die Führung übernahmen. Auch der Direktor der Anstalt, Prof. Pan-kok, sowie die Vorstände der einzelnen Abteilungen stell-

ten sich dem Verein für Erläuterungen zur Verfügung. Mit dem Gebäude der eigentlichen Kunstgewerbeschule sind in einem nördlichen Flügel-Anbau die Lehr- und Versuchswerkstätten verbunden. Das Hauptgebäude ist ein mächtig aufstrebendes, einen Lichthof umschließendes Viereck, dessen Frontbau zur Erzielung von Oberlicht am First eine Glaskappe trägt. Links vom Eingang befindet sich ein kleiner Garten, in dem die für Lehrzwecke erforderlichen Pflanzen gezogen werden. Hinter der Eingangshalle folgen ein Lesezimmer und die Bibliothek. Nach Süden ist ein großer, durch zwei Stockwerke hindurchgehender Zeichensaal gelegen, auf der Rückseite hinter demselben sind Wohnungen vorgesehen. Im übrigen sind im Erdgeschoß noch Ablegeräume, Ateliers sowie Unterrichtszimmer untergebracht. Im Untergeschoß unter der Nordostecke des Vorderbaues ist eine Kantine eingerichtet, die noch erweitert werden soll. In den oberen Geschossen liegen Sitzungszimmer nebst Räumen für die Verwaltung, die Galerie des oben erwähnten Zeichensaales, auf der Modelle usw. für Unterrichtszwecke ausgestellt sind, sowie Laboratorien und Vortragsäle. Im nördlichen Flügel ist die Dekorations-Malerei untergebracht. Im 2. Obergeschoß sind eine Reihe von Musterzimmern, Zeichensälen und Modell-Sammlungen eingerichtet, im Dach-Geschoß hauptsächlich Ateliers und wiederum Zeichensäle, darunter der die ganze Länge des Vorderbaues einnehmende und durch Oberlicht hell beleuchtete Saal für Flächenkunst.

In dem Flügel für die Lehr- und Versuchs-Werkstätten ist die Abteilung für Drucker und Setzer, für Lithographen, für Holzbildhauer, für Glasmaler, sowie namentlich für Schreiner zu erwähnen. Von diesem Flügel aus springen mehrere Anbauten nach Osten vor, die oben mit flachen Holz-Zementdächern abgedeckt sind, sodaß sie als Terrassen für Freilicht-Studien dienen können. Am äußersten nördlichen Ende ist die Keramik-Abteilung eingerichtet, in der namentlich der große, durch 2 Geschosse durchgehende Brennofen Interesse verdient. Der untere Teil des Ofens ist für Starkbrand, der obere für Kapselbrand eingerichtet.

Die ganze Ausstattung des Neubaus überrascht durch die große Reichhaltigkeit des Lehrstoffes und durch die Vollständigkeit der inneren Einrichtungen. So hat sich auch unlängst Hr. Prof. Orlik in Berlin dahin geäußert, daß weder in Deutschland noch in Europa in einer und derselben Anstalt ein so reichhaltiger und erschöpfender Stoff sich beisammen finde. Der Neubau steht auf einem Platz, der früher ein Steinbruch war und noch vor anderthalb Jahrzehnten als solcher betrieben wurde. Das Ganze mußte deshalb auf große Eisenbetonplatten gestellt werden. Allein auch bei dem hochgehenden Mauerwerk der Baulichkeiten wurde durchweg Eisenbeton verwendet. Die ausführende Firma war Arch. H. Rek in Stuttgart. In bemerkenswerter Weise wurden die von dieser Firma hergestellten Hohlkörper-Decken nach unten nicht verrohrt, sondern offen gelassen und geputzt, wodurch sich eine sehr hübsche Wirkung ergab. Die Baukosten betragen rund 1,2 Mill. M.

Die jetzt errichteten Bauten stellen nur den ersten Anfang einer noch größer geplanten Bau-Anlage dar. Man will nämlich später nach Norden zu noch ein großes Akademie-Gebäude erstellen, wofür die Pläne bereits fertig gestellt sind und nur noch der Genehmigung der Regierung harren. Zwischen beiden Baulichkeiten sind große Sportplätze vorgesehen. Ein Teil des vom Staat hier oben angekauften Geländes wird ferner zu billigem Preis an die Lehrer der Anstalt zur Errichtung von Wohngebäuden abgegeben und so ist zu erwarten, daß im Anschluß an die Neuanlage hier oben in Bälde sich eine größere Kolonie entwickeln dürfte und damit das ganze Gelände überhaupt für die Bebauung erschlossen wird. Nach Schluß des Rundganges sprach der Vorsitzende, Hr. Brt. Euting, an die Führer den verbindlichsten Dank des Vereins aus und beglückwünschte die ausführende Firma Eisenlohr & Pfennig zu dem schönen Erfolg. — W.

Verband der Terrain-Interessenten Deutschlands. In seinem auf dem zweiten Diskussions-Abend am 28. Nov. 1913 erstatteten Bericht übte Dir. Woiwode-Berlin, bezugnehmend auf die unlängst stattgehabte öffentliche Versammlung des „Bundes der Berliner Grundbesitzer-Vereine“, scharfe Kritik an den von den Berichterstatlern der Bundesversammlung vorgebrachten Zahlen, soweit sie die Millionen-Verluste an Bauforderungen und Hypotheken dartun sollten. Redner erläuterte die Schwierigkeiten einer einwandfreien Feststellung der tatsächlichen Handwerker-Verluste und zeigte an Beispielen, daß die bei Zwangsversteigerungen dem grundbuchmäßigen Bestande nach eintretenden Hypotheken-Ausfälle durchaus

nicht immer wirkliche Verluste seien. Redner war der Ansicht, daß auch die von den Berichterstatlern der Bundes-Versammlung vorgebrachten Millionen-Verluste zusammen schrumpfen müßten, wenn erst das amtliche Material vorliege, an dessen Beschaffung die Regierung schon seit 2 Jahren arbeitet. Nach einer kurzen Beleuchtung der wesentlichsten Punkte des 2. Teiles des in Frage stehenden Gesetzes kam Redner dann unter Hinweis auf die ablehnende Haltung des bekannten Genossenschafts-Anwaltes Prof. Dr. Krüger und eine ebenfalls die Einführung des 2. Teiles ablehnende Schrift des „Vereins für Wohnungsreform“ gleichfalls zu einer Ablehnung, da der 2. Teil notwendig neue Gebühren, Kosten und zinsenverursachende Zeitverschleppungen zur Folge haben werde, und daß dadurch eine Verteuerung der Wohnungen mit Sicherheit eintreten müsse.

An die mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen schloß sich eine rege Aussprache, bei der von der Mehrzahl der Redner die Mangelhaftigkeit des 2. Teiles des Bauhandwerker-Gesetzes hervor gehoben und betont wurde, daß namentlich die vielen Klauseln der Anpassung an den freien Verkehr große Schwierigkeiten bereiten würden. Der vom Landrat von Dewitz, Mitgl. des Hauses der Abgeordneten, gemachte Vorschlag, den 2. Teil des Reichsgesetzes abzulehnen und eine landesgesetzliche Regelung anzustreben, fand allseitige Billigung und kam in dem einstimmig angenommenen nachstehenden Beschuß zum Ausdruck:

„Der Verband der Terrain-Interessenten Deutschlands hält die Einführung des 2. Teiles des Bauhandwerker-Gesetzes nicht für empfehlenswert. Er ist überzeugt, daß die größeren Terrain-Gesellschaften durch die Einführung nicht geschädigt würden, da sie ohnehin, durch die allgemeinen Verhältnisse gezwungen, immer mehr zum Eigenbau übergehen. Er sieht indessen in der Einführung des Gesetzes eine schwere Gefährdung des Mittelstandes, der baugewerblichen Betriebe, insbesondere gerade der Bauhandwerker, zu deren Schutz das Gesetz erlassen wurde und spricht sich daher gegen die Einführung des 2. Teiles des Gesetzes aus. Der Verband sieht in einer landesgesetzlichen Ausgestaltung und strafferen Handhabung des 1. Teiles des Gesetzes, namentlich in Bezug auf die gesicherte Verwendung der Baugelder und in der organisierten Selbsthilfe ein ausreichendes und wirksames Mittel zur Bekämpfung der Mißstände im Baugewerbe.“ —

Münchener (Oberbayerischer) Architekten- und Ingenieur-Verein. Am 27. November 1913 hatte der Verein die Freude, den allseitig herzlichst begrüßten Architekten und Redakteur der „Deutschen Bauzeitung“ Albert Hofmann von Berlin wieder einmal am Rednerpult zu sehen. „Das Wirken und die Bedeutung von Carl Friedrich Schinkel“ lautete das Thema seines Vortrages. In scharfen Umrissen zeichnete der Redner das künstlerische Charakterbild dieses Sohnes der Mark Brandenburg, der gleich Thorwaldsen und Carsten in einer Zeit des tiefsten Verfalles der bildenden Kunst, inmitten der Verflachung ihrer idealen Ziele, gleich dem Herold einer neuen Auferstehungsperiode das Banner der klassischen Schönheit der Antike, des Zeitalters eines Perikles aufpflanzte. Leider fand er nicht für alle seine Ideen, sogar nur für deren geringsten Teil einen Mäcen, wie einst die Zeitgenossen jenes Gebieters von Athen. Deutschland war ausgesogen, die Staats- und die fürstlichen Kassen waren leer, jenseits der Vogesen tobte das Sturmgewitter der Revolution, aus dem der moderne Schlachtengott als Zertrümmerer des Deutschen Reiches hervorging, der ihm und Schinkels Heimat die Jahre der tiefsten Erniedrigung brachte. Gold mußte das Volk für Eisen geben, um das Vaterland aus den Banden der Schmach zu befreien, in die es das korsische Feldherrn genie geschlagen. Und auf diesen uns allen gerade dieses Jahr nur zu gut bekannten düsteren Untergrund von Pulverdampf, blutgetränkter Erde und rauchender Städte-Ruinen zeichnete Hofmann die strahlende Lichtgestalt Schinkels in markigen Strichen. Was hätte dieser Meister der Schönheit zu leisten vermocht, hätte ihm das neidische Geschick eine günstigere Lebensperiode beschieden! Tiefbittere Wehmut mochte wohl mancher der Zuhörer empfinden, als die in den Vortrag eingeflochtenen Lichtbilder Schinkel'scher Arbeiten, Zeichnungen und Entwürfe dem Auge vorüber zogen. Welch' schönheitsdurstige Seele, liebevolles Erfassen des künstlerischen Geistes der ewig jungen Antike und welch' eminentes Können sprachen daraus!? Freilich mußte man es so wie Hofmann verstehen, Wort und Bild so in Einklang zu setzen, die Harmonie zwischen der Persönlichkeit und ihren Werken derart in der Schilderung herzustellen, wie das hier geschah. Es war aus jedem Satz heraus zu füh-

len, wie unendlich viel die Baukunst des vorigen Jahrhunderts dem Geiste Schinkels verdankte und man hätte manchen von denen, die heute ihr Pygmäentum als neue Kunststoffenbarung hinstellen, zurufen mögen: Gehet hin, lernet und tuet desgleichen. Der Dank für den genussreichen Abend war mit Recht ein herzlicher. — J. K.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Versammlung am 7. November 1913. Vorsitzender: Hr. Classen. Anwesend 83 Personen.

Eingänge sind nicht vorhanden, deshalb erteilt der Vorsitzende sofort Hrn. Casperson das Wort zum Vortrag über die Müllverbrennung in Hamburg. Der Redner führt aus: Die Schwierigkeiten der Unterbringung des Haus-Unrates und die bedeutenden Abfuhrkosten führten in England schon frühzeitig zur Verbrennung des Mülls. Auf dem Kontinent ging Hamburg mit dieser Neuerung voran. Acht deutsche Städte folgten inzwischen nach. 1893 wurde in Hamburg die erste Verbrennungs-Anstalt am Bullerdeich in Hammerbrook genehmigt, die 1896 eröffnet worden ist. Die Anfuhr kann zu Wasser und zu Land geschehen. Die Leistung war für 45700 t bei 330000 Einwohnern vorgesehen; jetzt leistet die Anstalt 91900 t für 482000 Einwohner. Die Verbrennungskosten betragen 3,25 M./t bei einer Einnahme von rd. 1 M. für die Rückstände usw. Im Gegensatz zum englischen Unrat mit 18—30 % Rückständen gibt der Hamburger Unrat 55—60 %. Für den Kopf der Bevölkerung rechnet man in Hamburg 0,5 kg Haus-Unrat, was eine wöchentliche Leistung von 500000 kg für die Anstalt am Bullerdeich ergibt. Das sommerliche und das winterliche Abfuhrwesen zeigen Schwankungen bis zu 80 %.

Der Arbeitsgang ist genau geordnet. Die Kasten der Abfuhrwagen werden durch Krane hoch gehoben und zur Ofenplattform gebracht. Die Halle hat zwei Schiffe mit je 18 Verbrennungszellen für 8500 bis 9000 kg. Die Arbeiten werden durch Stopfer und Ofenarbeiter besorgt. Die Oefen und der Schornstein sind mit Schamottesteinen verkleidet. Bei den hohen Hitzegraden müssen die Eisenplatten mit Wasser gekühlt werden. Um eine gleichmäßige Verbrennung zu erzielen, wird durch Ventilatoren Luft in die Oefen geblasen. Die gasförmigen Verbrennungserzeugnisse mit einer Temperatur von 600—900° werden in einer sekundären Verbrennungskammer so verbrannt, daß keine üblen Gase durch den Schornstein entweichen können. Die Schlacken, welche ungefähr 59 % des Unratgewichtes haben, werden alle anderthalb Stunden entfernt, mit Wasser gekühlt und durch Schlackenbrecher zerkleinert. Sie sind für Wegebauzwecke und Betongründungen zu gebrauchen. Die gasförmigen Verbrennungsprodukte mit einer Temperatur von rund 600° heizen 4 Dampfkessel von 170 qm Heizfläche. Die gewonnene Kraft wird für die Hammerbrooker Entwässerung, für Lagerplätze, Kraftfahrzeuge und die Maschinenstation der Verbrennungsanlage gebraucht. Außerdem wird der Dampf für die Heizung und die Arbeiter-Bräusebäder verwendet. Für die Arbeiter ist ein Mannschaftsgebäude mit Deckenlüftung und Heizung, Kleideraufhängung und Ozonventilation vorhanden.

Die Oefen waren seinerzeit von der englischen Horsfall Compagnie gebaut worden. Auf Grund von Versuchen wurde dann ein neues Modell, bei dem eine Beschickung mit Trichter und Glocke erfolgt, gewählt. Auch der Rost und die Bauart wurden geändert und für die Luftzufuhr ein Kapselgebläse eingerichtet. Mit diesem Ofen erzielte man für mehr Kraft und Kosten eine größere Leistung, vor allem aber eine bedeutend größere Unabhängigkeit von den Arbeitern und eine gleichmäßigere Ofentemperatur.

1906 faßte die Baudeputation den Entschluß, für die stets wachsende Bevölkerung eine zweite Verbrennungs-Anstalt zu bauen, beim Alten Teichweg, in der Nähe der Ohlsdorfer Bahn. Die Anstalt sollte für den Unrat von 340000 Einwohnern dienen, aber einen solchen von 500000 Personen später aufnehmen. Die Kosten waren mit 1138000 M. veranschlagt. Für die neue Anstalt wurden die in Hamburg konstruierten Oefen zur Ausführung gebracht. Im Juli 1909 wurde mit dem Bau begonnen. Das Hauptgebäude ist dreischiffig, der Hauptrauchkanal liegt hoch, der Arbeitsflur 3 m unter Gelände. Die Schlacken-Abfuhr geschieht mit Gleisen nach den Kühltürmen, von denen die Rückstände nach der Schlackenbrecher-Anlage gebracht werden. Für einen täglichen Unrat von 250 t sind samt Reserve 12 Oefen vorgesehen. Die Gebläseluft wird, abweichend von den alten Oefen, vorgewärmt. An die Ofen-Anlage sind zwei Dampfkessel von rd. 160 qm Heizfläche mit Heißüberhitzer angeschlossen. Der Schornstein, in den sehr heiße Gase von etwa 700° kommen, ist innen mit Kieselguhr hinter dem Schamottefutter isoliert. Der schwankenden Belastung wegen besitzt er einen beweglichen eisernen Deckring. Die Maschinenanlage, wel-

che an die Dampfkessel angeschlossen ist, dient zunächst nur für den Eigenbedarf. Zwei Turbo-Dynamos sind vorhanden, weitere können angeschlossen werden. Die neue Anstalt wurde im Mai 1912 in Betrieb genommen. Im ersten Betriebsjahr wurden in der neuen Anstalt 68500 t Hausunrat bei einer durchschnittlichen Tagesleistung von 33 t für den Ofen vernichtet. Die Schlackenbrecheranlage ist wegen des Baues des Osterbeck-Kanals noch nicht ganz fertig. Die Bauwerke haben 513000 M., die technischen Einrichtungen 625000 M. gekostet.

Sodann ergreift Hr. Ing. Christiani das Wort, um an Hand von Lichtbildern über alte und neue Tiberbrücken in Rom zu sprechen. Die Bilder zeigten eine interessante Bau- und Ingenieur-Geschichte von rund 2000 Jahren. Eine der ältesten Brücken ist der Ponte Molle, der schon im Jahre 109 vor Christus gebaut wurde. Tiber abwärts kommt die moderne Eisenbetonbrücke Ponte di esposizione. Es folgen der Ponte Margherita, Ponte Cavour, Ponte Umberto. Bekannt und berühmt ist die Engelsbrücke. Von den neueren Brücken sind nur der Ponte di Ferro und der Ponte Palatino aus Eisen. Die übrigen Brücken sind massiv aus Stein. —

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Im Dezember 1913 sprach im Verein Hr. Reg.-Bmstr. Scotland über die Umgestaltung der Bahn-Anlagen in Königsberg i. Pr. Der hierfür aufgestellte Entwurf ist zurzeit in der Ausführung begriffen und wird den Königsberger Bahn-Anlagen ein wesentlich anderes Bild geben. Geplant ist, die drei Staatsbahnhöfe für den Personenverkehr Ost-Bahnhof, Südbahnhof und Lizen-Bahnhof zu einem Haupt-Personen-Bahnhof zu vereinigen und ihn als hoch liegenden Durchgangs-Bahnhof mit davor, aber 4 m tiefer liegendem Empfangsgebäude auszubilden. Bei dieser Anordnung können die für die Sicherheit der Reisenden nicht zu vermeidenden Treppen auf das notwendigste Maß beschränkt werden. Die Lage des neuen Bahnhofes ist so günstig, als es bei der dichten Bebauung der südlichen Stadtteile und den Gelände-Verhältnissen möglich ist, wenn er auch als Durchgangs-Bahnhof nicht so nahe an den Stadtmittelpunkt heran gerückt werden konnte, wie die alten den heutigen Bedürfnissen in keiner Weise mehr genügenden Kopfbahnhöfe. Er wird etwa in der Verlängerung der Vorstadt in der Nähe der Haberberger-Kirche im Festungsgelände erbaut werden. Anschließend an die hohe Lage der Bahnsteiggleise werden auch die einmündenden Linien so hoch gelegt, daß Kreuzungen mit den Straßen in Schienenhöhe vermieden werden können. Infolge der neuen Linienführung muß die alte Pregel-Brücke beseitigt und dafür eine neue Eisenbahn-Drehbrücke mit zwei Schiffahrts-Oeffnungen erbaut werden. Die hohe Lage der Gleise auf der Brücke ermöglicht die Anordnung einer unteren Fahrbahn für den Straßenverkehr. Auf dem rechten Pregel-Ufer wird sich unmittelbar daran der Haltepunkt Hollunderbaum anschließen, der als Ersatz für den Lizen-Bahnhof dienen wird. Die Anlagen für den Güterverkehr werden erweitert und verbessert. Auch die Anlagen für den Rangierbetrieb können infolge Wegfalles der Personenzugstrecken, welche den Verschiebe-Bahnhof jetzt sehr ungünstig zerschneiden, unter Hinzunehmen größerer Geländeflächen leistungsfähiger gestaltet werden. Vor allem wird die Königsberger Kaufmannschaft die Zusammenlegung der Gleise für die Entnahme von Proben aus den für den Börsenhandel bestimmten Getreidesendungen angenehm empfinden. An den Herstellungskosten beteiligt sich die Stadt Königsberg mit einem namhaften Betrag. Die Inbetriebnahme des Haupt-Personen-Bahnhofes ist etwa im Jahre 1918 zu erwarten. —

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 8. Dezember 1913. An diesem Tage sprach Hr. Dipl.-Ing. Mertens als Gast über „Herstellung und Verarbeitung des Eisens, Montage von Eisenkonstruktionen im Hoch- und Brückenbau“. Der interessante, durch Lichtbilder unterstützte Vortrag deckte sich in der Hauptsache mit dem vom „Stahlwerks-Verband“ und dem „Verein Deutscher Brückenbau-Anstalten“ auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig Gebotenen. —

Versammlung am 15. Dezember 1913. Diese von mehr als 200 Personen besuchte Versammlung beschäftigte sich nach einem eingehenden Bericht des Reg.-Bmstr. Streit ausschließlich mit der „Baumeisterfrage“. Wir kommen an anderer Stelle hierauf zurück. —

Inhalt: Die Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden. (Schluß.) — Die römisch-englische Badestadt Bath. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Vereinsmitteilungen. —

Bildbeilage: Die römisch-englische Badestadt Bath.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



ERRENHAUS HERZ-
 FELDE BEI TEMP-
 LIN IN DER UCKER-
 MARK. * ARCHITEK-
 TEN: LESSING &
 RISSE IN BERLIN. *
 ANSICHT VOM PARK
 AUS MIT DER GRO-
 SSEN TERRASSEN-
 *** MAUER. ***
 === DEUTSCHE ===
 BAUZEITUNG
 XLVIII. JAHRG. 1914
 ***** NO. 4. *****



Ansicht von der oberen Terrasse aus.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. N^o 4. BERLIN, DEN 14. JANUAR 1914.

Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark.

Architekten: Lessing & Risse in Berlin.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 48 und 49.



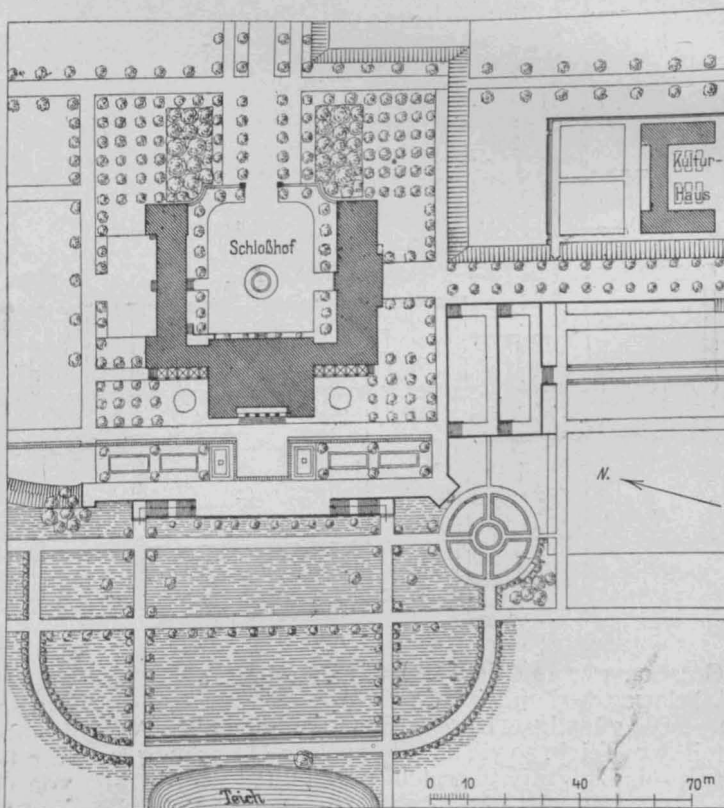
on dem Dorfe und der Station Mittenwalde aus, an der Chaussee Berlin—Prenzlau gelegen, führt eine Zufahrtsstraße nach dem 6 km westlich gelegenen Herzfelde. Das Dorf mit dem Rittergut gleichen Namens liegt in einem flachen Tal-Einschnitt, der sich zwischen dem Boitzenburger- und dem Dolgen-

See von Nordwesten nach Südosten hinzieht. Die anliegenden Höhen sind stark bewegt und erheben sich etwa 15 m über Talsohle. Beide Seen sind durch ein Fließ verbunden, welches sich im Gutspark zu einem Teich erweitert.

Das Herrenhaus bildete den Abschluß einer Reihe von Baulichkeiten für den Wirtschaftsbetrieb, von denen neben umfangreichen Stallungen der Silo nebst Speicher und Maschinenhaus besonders erwähnt sind. Für 12 Arbeiter-Familien wurden in vier freistehenden Gebäuden, die sich malerisch an der rechten Seite der alten Dorfstraße hinter tiefen Vorgärten aufbauen, zeitgemäße Wohnungen geschaffen; auf der linken Seite der Straße wurde dort, wo sich dieselbe teilt, das Schnitterhaus errichtet. Die erwähnten Gebäude für den Wirtschaftsbetrieb gruppieren sich um zwei Höfe, von denen der nach Nord-Osten gelegene um 4 m höher liegt.

Da kein geeigneter Platz für ein geräumiges Herrenhaus verblieb und der alte Park, welcher sich nordwestlich anschließt, möglichst erhalten bleiben sollte, auch das alte

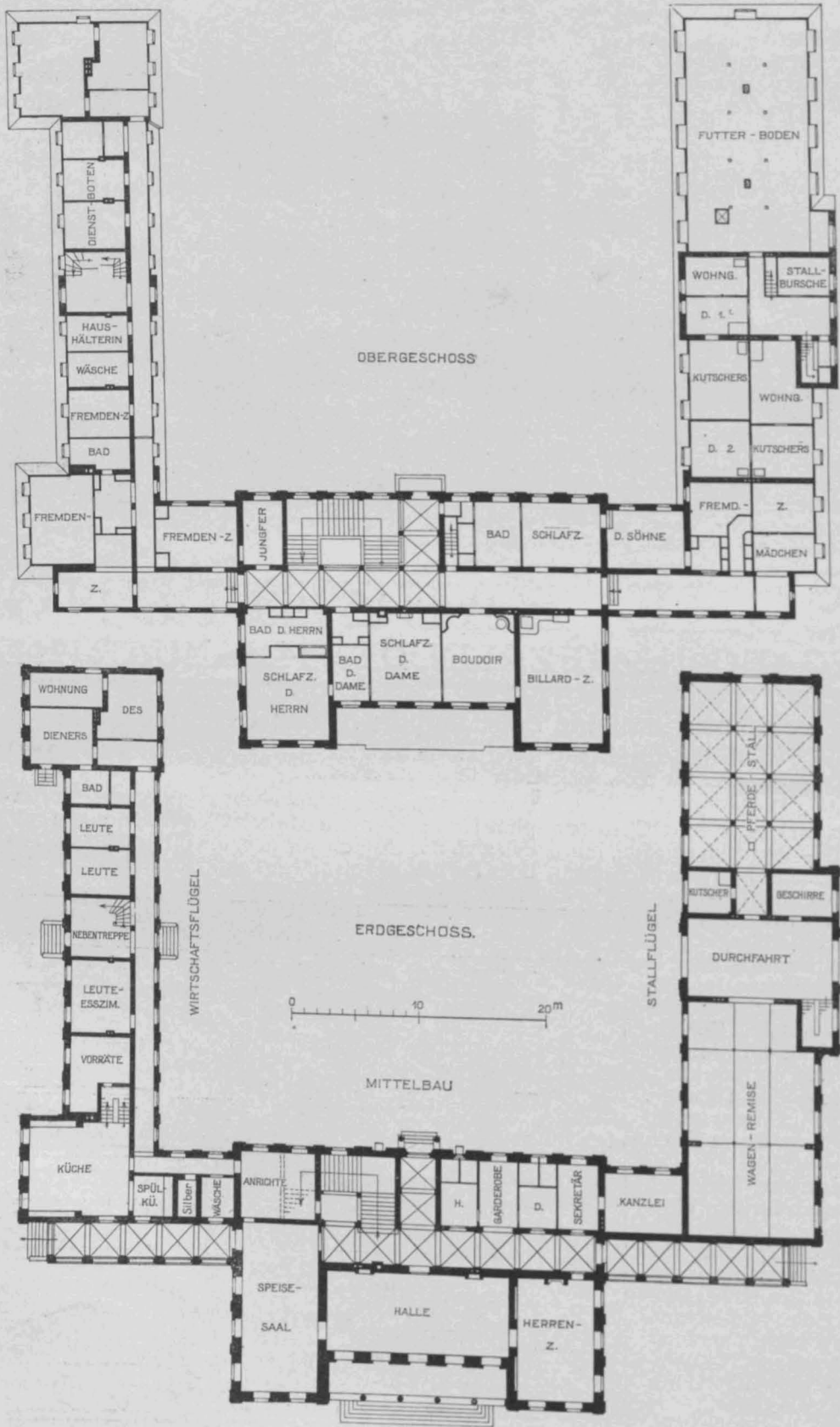
Gutshaus für Beamte umgebaut war, so wurde als Bauplatz für das Herrenhaus ein Höhen-Gelände gewählt, das sich nordöstlich vor dem alten Park bis zu 14 m über Park- und Talsohle erhebt. Das Gebäude ist mit



der Hauptfront nach dem Park, also nach Südwesten gerichtet. Nach Nordwesten ist die Lage vollkommen frei und bietet den Blick auf den Boitzenburger-See. Von Nordosten führt die neue Zufahrtsstraße von Mittenwalde unmittelbar zum Herrenhaus und nach Südosten fällt der Blick auf den tiefer liegenden

Entfernung konnte gewählt werden, da nach dem Bauprogramm ein eigener Wirtschaftsbetrieb für das Herrenhaus nebst Stallungen für Reit- und Wagen-Pferde usw. vorgesehen war. Unter diesen Umständen ergab sich eine Grundrißform mit einem Mittelbau als Hauptkörper, welcher nach der Parkseite

stark vorgezogen ist. Demselben schließen sich nach rückwärts achsial kurze Verlängerungen an. Die Gebäude-Achse ist dann in rechtwinkliger Form gebrochen und hufeisenförmig sind nach Nordwesten der Wirtschaftsflügel, nach Südosten, dem Gutshof zu, der Stallflügel heran geschoben. Die durch die Mitte der Flügel gehende Querachse findet ihre Fortsetzung in dem Verbindungsweg zum Gutshof. Durch die Anordnung der zwei Flügel entsteht ein Ehrenhof von 40 m Breite und 36 m Tiefe, der an der vierten Seite durch ein schlichtes Gitter mit dem Einfahrts-Tor, vor welchem die Zufahrts-Straße mündet, abgeschlossen wird. Die Gelände-Unterschiede nach dem alten Park und Gutshof zu sind hauptsächlich durch eine 5 m hohe Terrassen-Mauer mit seitlichen Freitreppen ausgeglichen worden. Das Material hierzu (geschlagene Syenit-Findlinge) wurde von den Feldern zusammen gefahren. Die große Terrassen-Mauer hat vorn eine Länge von etwa 100 m, seitlich eine solche von 18 m. Es liegen sich dann vor dieselbe zwischen Stallflügel und Gutshof dreimal je 2 m hohe Terrassen mit Mauern dazwischen für Gemüse und Obstbauzwecke. Auch der ansteigende Zufahrtsweg ist nach der Parkseite zu durch eine Mauer gestützt und untertunnelt worden. Letzteres geschah aus praktischen Gründen, da der Garten sich auf der anderen Seite des Weges fortsetzt und das Treibhaus darin liegt. Die ganze Fläche bis zu den Wirtschafts-Gebäuden wird für den Gemüse-Garten ausgenutzt. Vor der großen Terrassen-Mauer ist bis zu den seitlichen Anschlüssen der Freitreppen ein horizontales Garten-Parterre vorgelegt worden, eine weitere flach geneigte Fläche folgt, die über Talsohle von einer 1,2 m hohen Trockenmauer gestützt wird. Nun schließt sich in der Hauptachse der in regel-



Gutshof, der mit dem Herrenhaus durch einen Zufahrtsweg verbunden ist.

Die günstigste Lage in Bezug auf den alten Park mit dem Teich, sowie auf die weitere Umgebung ergab eine Längsachse, welche parallel 150 m nordwestlich von den Wirtschaftsgebäuden liegt. Diese große

nutzt. Vor der großen Terrassen-Mauer ist bis zu den seitlichen Anschlüssen der Freitreppen ein horizontales Garten-Parterre vorgelegt worden, eine weitere flach geneigte Fläche folgt, die über Talsohle von einer 1,2 m hohen Trockenmauer gestützt wird. Nun schließt sich in der Hauptachse der in regel-

mäßige Formen gebrachte Teich an, von dem schönen Bestand des alten Parkes an drei Seiten umgeben.

Das Herrenhaus, bis auf den Stallflügel unterkellert, enthält außer dem Erd- und dem Obergeschoß im Mittelbau noch ein ausgebautes Dachgeschoß. Um die beiden Flügel auch äußerlich unterzuordnen, sind sie im Obergeschoß als Mansarden ausgebildet.

Durch den Haupteingang, der sich im Rundbogen nach dem Hof zu öffnet und durch einen Säulenvorbau mit Balkon hervortritt, gelangt man durch ein Vestibül auf einen geräumigen, mit Kreuzkappen abgeschlossenen Flur, welcher sich als Mittelkorridor nach beiden Seiten fortsetzt. Links liegen nach dem Hof zu getrennte Garderoben und zwei Räume für die Verwaltung, rechts das Haupttreppenhaus und die Anrichte. Nach dem Park zu schließen sich an die zentralen Räume des Hauses an eine Halle, links das Herrenzimmer und rechts der Speisesaal. Alle drei Räume öffnen sich nach dem Park; es ist eine unmittelbare Verbindung zwischen Haus und Garten angestrebt worden, bei der Halle durch die fünf breiten Rundbogentüren mit der offenen Säulenhalle und Freitreppe davor, bei dem Herrenzimmer und Speisesaal durch die seitlichen Arkaden, die sich in der Achse des Mittelkorridores fortsetzen und eine Verlängerung der Parkfront bilden.

Im Obergeschoß des Mittelbaues liegen nach dem Park zu die Schlaf- und Wohnräume, sowie Bäder für die Eltern, nach dem Hof zu zwei Schlafzimmer und das Bad für die Söhne, das durchgehende Treppenhaus und ein Zimmer für die Jungfer. Im ausgebauten

Dachgeschoß sind die Räume für Fremde und die Dienerschaft, sowie einige Bäder vorgesehen worden. Der Wirtschaftsflügel, in der Mitte von Hof und Park aus zugänglich, enthält im Kellergeschoß neben der Waschküche einen Plätt- und Mangelraum sowie Vorratskeller. Im Erdgeschoß liegt an der nordwestlichen Ecke die geräumige Küche mit der Spülküche. Von ersterer führt eine Treppe unmittelbar nach einem besonderen Vorratsraum mit doppelter Unterkellerung, welche nur für den Küchenbetrieb vorgesehen wurde. Nach Nordosten schließen sich mit seitlichem Korridor nach dem Hof zu Vorratsräume und das Leutezimmer an. In der Mitte liegt die Nebentreppe mit einem geräumigen Vorraum und den Zugängen. Weiter sind angefügt Leuterräume und ein Bad mit Wohnung für den verheirateten Diener mit besonderem Zugang von rückwärts.

Im Obergeschoß liegen nach dem Mittelbau zu drei größere Fremdenzimmer und ein Bad, dann folgen bis hinter das Treppenhaus Räume für die Bedienung. Der übrige Teil enthält Vorratsräume.

Im Stallflügel liegt in der Mitte eine breite Durchfahrt, die auch zum Wagen- und Geschirr-Reinigen benutzt wird, links davon nach dem Mittelbau zu die Wagen-Remise, rechts die Geschirr-Kammer und der Stall mit 6 Ständen und 4 Boxen; dessen Decke ist mit Kreuzkappen auf Sandstein-Säulen abgeschlossen. Im Obergeschoß liegt über dem Stall der Futterboden, der übrige Teil über der Durchfahrt und Remise enthält zwei Kutscher-Wohnungen, welche durch eine Treppe an der Durchfahrt zugänglich sind.

(Schluß folgt.)

Baukunst und Tagespresse.

I.

Von Architekt Georg Grassmé in Berlin-Wilmersdorf.

Unter allen Künsten wird wohl die Architektur am stiefmütterlichsten von unseren großen Tageszeitungen behandelt. Während man für Theater, Musik, Schriftstellerei, Bildhauerei und Malerei mehr oder weniger große, aber ständige Rubriken eingerichtet hat, finden wir der Baukunst wenig oder gar nicht Erwähnung getan. Oder sollte man etwa die ab und zu gebrachten Nachrichten über Fertigstellung eines größeren Staats- oder Privatbaues für genügend halten, Interesse und Verständnis beim lesenden Publikum für diese lebensvollste aller Künste zu erwecken und rege zu halten?

Es ist verwunderlich, daß unsere Tagespresse, die sich doch sonst im Aufsuchen und gewöhnlich auch erfolgreichen Durchführen neuer Wirkungsgebiete so bewährt hat, gerade dieses Gebiet einer doch so überaus dankbaren und ergiebigen Journalistik bis jetzt hat entgehen lassen. Und doch ist gerade die deutsche Baukunst augenblicklich sehr wohl berechtigt, in den weitesten Kreisen Beachtung auf sich zu lenken. Stehen wir doch hier vor der Tatsache einer glücklich durchgeführten modernen Kunstbewegung, wie wir sie zurzeit in gleicher Vollendung bei keiner anderen der bildenden Künste wieder finden.

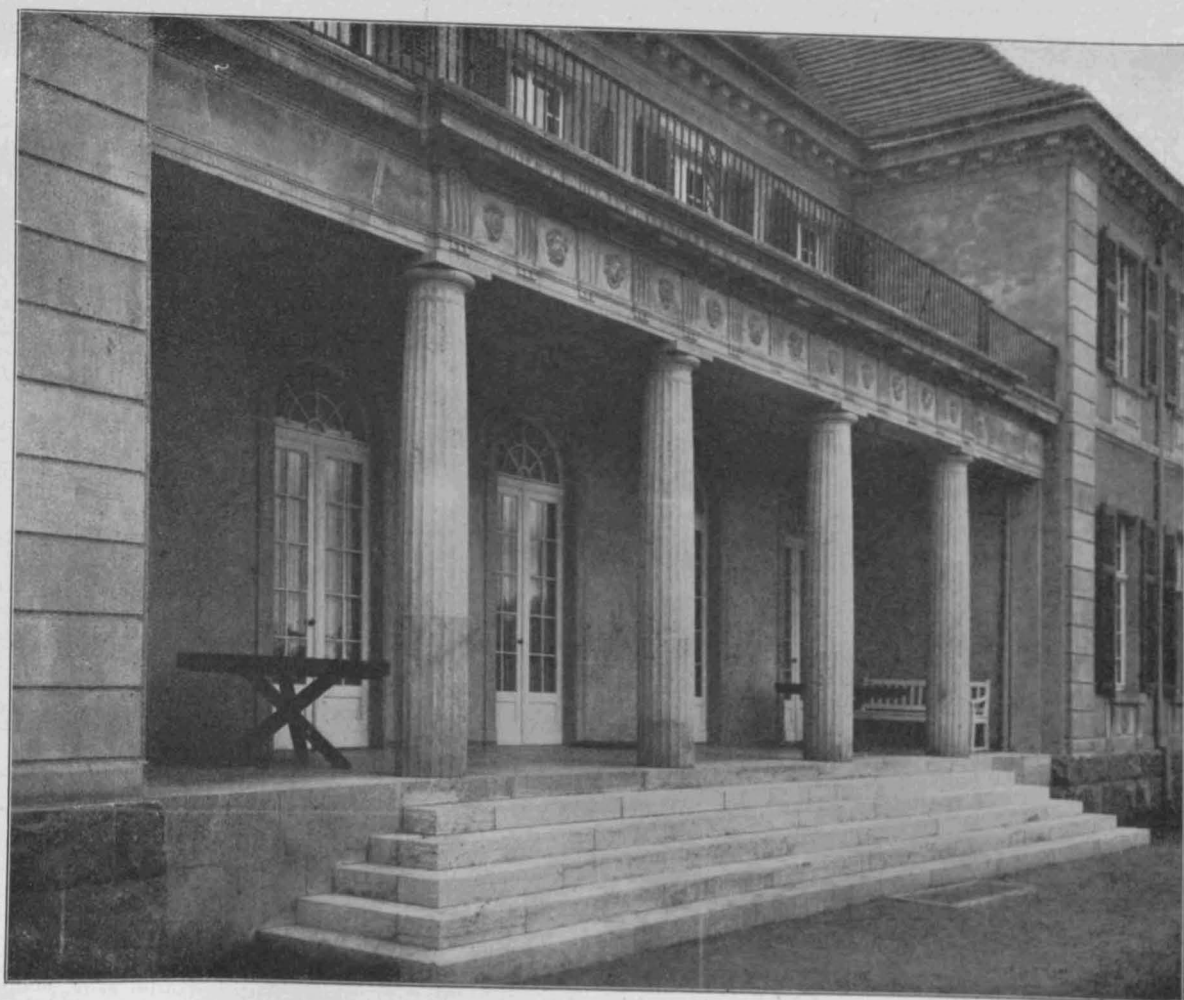
Städtebau, Waldschutz für Großstädte, Gartenstädte, Arbeiter-Kolonien usw., alle diese dem Wohle der Stadtbevölkerung dienenden Bewegungen hängen mehr oder weniger eng mit der modernen Baukunst zusammen, die es sich zur Hauptaufgabe gemacht hat, neben dem Nützlichen immer auch das Schöne zur Geltung zu bringen. Daß selbstverständlich auch die eigentliche Architektur, wie Grundriß- und Fassaden-Gestaltung, hierbei nicht im Rückstand geblieben ist, dürfte von der ganzen Bewegung vielleicht noch am bekanntesten, weil augenscheinlichsten, sein. Wenn wir uns nun aber im großen Publikum nach der Anteilnahme für diese Architektur-Bewegung umsehen, so finden wir im Großen und Ganzen eine um so bedauerlichere Unkenntnis alles dessen, was mit der Baukunst zu tun hat, als auch die beste Kunst erst dann zur wahren Volkskunst wird, wenn sie vom Volk selbst verstanden und begriffen wird. Den besten Beweis hierfür bieten fast alle unsere historischen Stile, die nicht halb so in ihrer Größe und Geschlossenheit auf uns wirken würden, wenn zu ihrer Zeit nicht auch der kleinste Handwerker vom Geiste seiner Zeit und damit auch seines Stiles durchdrungen gewesen wäre. Haben wir nun auch eine vorzüglich organisierte Fachpresse, so sind es im Allgemeinen gleichwohl immer nur irgendwie mit dem

Baufach zusammenhängende Leserkreise, die aus ihr Nutzen ziehen können. Der größte Teil des gebildeten Publikums dagegen steht auch heute noch verständnislos der ganzen modernen Architektur gegenüber. Man kennt vielleicht die Namen einiger berühmter Architekten, allenfalls auch noch einen oder höchstens zwei ihrer Bauten, damit ist dann aber die Wissenschaft erschöpft. Und doch ist es mit dieser Kenntnis einiger hervorragender Architekten bei weitem nicht getan, sondern man muß, um den Geist dieser Kunstströmung zu erfassen, vor allem in ihren kleineren, dem täglichen Leben gewidmeten Arbeiten lesen und sie verstehen können. Opern, Schauspiele, Konzerte usw. bis hinab zur unbedeutendsten Operette, sie alle werden von der Tagespresse berührt und bewertet und damit dem Leserkreis nahe gerückt. Welchem leitenden Redakteur wäre es dagegen schon einmal eingefallen, die Baukunst und ihre Werke in bestimmten Zeitabschnitten sach- und fachgemäß in seiner Zeitung besprechen zu lassen. Denn, wie schon gesagt, die bei der Einweihung von Kirchen, Theatern, Rathäusern usw. meist gebrachten kurzen Erwähnungen der Architekten des jeweiligen Gebäudes können hierfür nicht gelten. Ein ganzes Kunstgebiet wird dadurch ohne jeden ersichtlichen Grund an der Stelle nicht zu Wort gebracht, die sich nach Lage der Verhältnisse heute allein erfolgreich an eine größere Allgemeinheit wenden kann.

Fragen wir uns nun, in welcher Weise diese Mitteilungen über die Baukunst zu bringen wären, so denkt sich der Verfasser vielleicht zunächst folgende Einrichtung: Alle Woche, am besten Sonnabend oder Sonntag, erscheint eine feste Rubrik — Titel etwa die Baukunst — in der alle Ereignisse baukünstlerischer Art in Wort und unter Umständen auch im Bilde gebracht werden; daneben könnten dann noch größere oder kleinere Artikel belehrender Art über Städtebau usw. laufen. Hätten wir erst einmal diese Einrichtung, so wäre viel, um nicht zu sagen Alles gewonnen, denn der Stoff, den diese Abhandlungen behandeln würden, ist zu packend, als daß sich der Leser nicht mit ihm beschäftigen und in ihn vertiefen sollte. Es ist das eine Aufgabe, die sich der Mühe lohnt, zumal, wenn diese Rubrik von Architekten geleitet würde, die infolge ihrer beruflichen Tätigkeit mit der lebendigen Kunst-Entwicklung in Berührung bleiben. Die Baukunst greift zu sehr in unser ganzes wirtschaftliches Leben ein, als daß wir ihr ganz unser Interesse versagen könnten. Dieses Interesse zum Vorteil beider Teile im Publikum zu heben und zu stärken, sollte sich unsere Tagespresse dadurch zur vornehmen Aufgabe machen, daß sie durch die oben erwähnte Rubrik nicht nur Interesse, sondern auch Verständnis für alles, was mit der Architektur zusammenhängt, in die weitesten Leserkreise trägt. —



Treppenhaus, I. Obergeschoß.



Parkseite, offene Halle.
Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark. Architekten: Lessing & Risse in Berlin.

II.

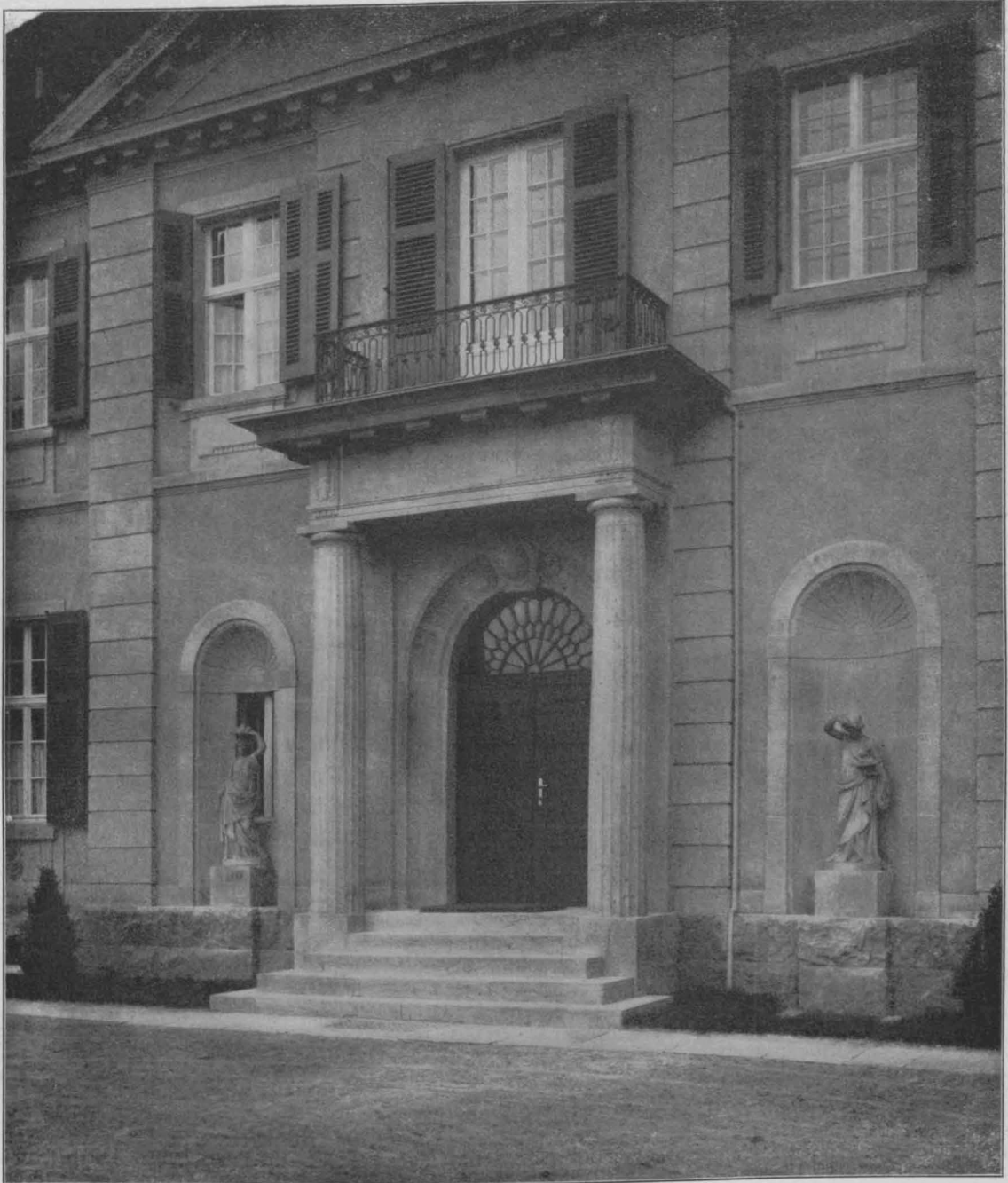
Von Regierungs-Baumeister Wentscher in Berlin-Zehlendorf.



an findet keinen Musikkritiker oder Theaterzensenten, der sich für befugt hielte, Werke der bildenden Künste in der Öffentlichkeit zu beleuchten. Ebensovienig einen Kunst-Kritiker, der sich mit Kritiken literarischer Veröffentlichungen oder von Bühnenstücken befaßte. Handelt es sich aber um Werke der Baukunst, dann ist auf einmal der Kunstkritiker, der sich für gewöhn-

Werk bei uns im Allgemeinen noch wenig entwickelt ist. Und umgekehrt: weil die Tagespresse, die nun einmal die einzige Geistesnahrung Unzähliger bildet, sich immer noch nicht dazu entschließen kann, in Angelegenheiten der Baukunst die berufenen Kritiker aufzubieten, wird das richtige Verständnis für das Wesen dieser Kunst und ihrer Künstler sobald noch nicht zu erwarten sein.

Vor diesen Tatsachen erscheint die Frage berechtigt, ob denn wirklich der Kunstkritiker, der über Werke der Malerei und Skulptur ein zutreffendes Urteil haben mag, nun auch befugt ist, über Werke der Baukunst zu Gericht



Hauptportal der Hoffront.

Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark. Architekten: Lessing & Risse in Berlin.

lich nur mit Fragen der bildenden Künste beschäftigt, ohne weiteres auch auf diesem Gebiet zuständig. Wenigstens nach seiner Ansicht und in den Tageszeitungen. In Fachblättern dürfen allerdings auch Fachmänner in gebührender Bescheidenheit ihre Ansicht äußern. Denn da Fachblätter nur von verhältnismäßig Wenigen gelesen werden, so ist nicht zu befürchten, daß sie das maßgebende Urteil der Öffentlichkeit, das die Tageszeitungen beherrschen, in Verwirrung brächten.

Eine solche Behandlung der öffentlichen Meinung in architektonischen und baukünstlerischen Fragen durch unkundige und ungeeignete Berater ist nur deshalb möglich, weil das Verständnis für den Architekten und sein

zu sitzen, wenn er Anspruch erhebt, daß seine Ansicht und seine Entscheidung beachtet werden sollen.

Jede kritische Tätigkeit geht in letzter Linie darauf aus, zwischen guten und schlechten Leistungen zu unterscheiden. Die Ueberlegungen, Beobachtungen und Vergleiche, die der Kritiker macht, um zu diesem Ziel zu gelangen, bilden das Wesen seiner Arbeit. Um die Unterschiede zwischen Leistungen verschiedener Qualität wahrnehmen zu können, braucht er nebst scharfer Beobachtungsgabe ein gewisses Maß von Fachbildung. Man kann darüber streiten, ob er diese Fachbildung durch rezeptive oder durch produktive Betätigung auf dem Arbeitsfelde erwerben soll, dem er seine Kritiken widmet. Mit an-

deren Worten: ob man von ihm verlangen will, daß er auf diesem Arbeitsfelde selbstschöpferisch tätig ist oder nicht. Das natürliche Empfinden hat diese Streitfrage allerdings längst erledigt, und nicht stets mit Unrecht wird der anmaßende Kritiker mit den Worten abgefertigt, daß Kritisieren leicht sei, Bessermachen die Kunst. Auch haben die größten Kritiker der verschiedensten Epochen, Männer wie Voltaire, Lessing, Ruskin, Dühring, neben ihrer negativen kritisierenden Tätigkeit höchst positive Leistungen auf ihren Gebieten aufzuweisen. Immerhin ist man übereingekommen, von dem heutigen Kritiker den praktischen Befähigungsnachweis nicht mehr zu verlangen; man begnügt sich mit dem Theoretischen, und so ist es höchst wahrscheinlich, daß selbst ein Kritiker von Ruf, trotzdem er täglich Bildwerke beurteilt, nicht das kleinste Figürchen aus Plastilin kneten und ein anderer, der dauernd Gemälde prüft, auch nicht eine gerade Linie freihändig ziehen kann. Und doch läßt sich ernstlich nicht bezweifeln, daß eigene Leistungen eines Mannes auf dem Felde seiner kritischen Tätigkeit den Wert seiner Kritiken Fremder erheblich steigern würden. Daß sie heutzutage vom Kritiker nicht verlangt werden, beruht — sehr zu seinem Heil — auf einem konventionellen Uebereinkommen, das von selbst Rechtskraft erlangt in dem Augenblick, in dem es abgeschlossen wird.

Der Kritiker soll zwischen guten und schlechten Leistungen unterscheiden. Gut und schlecht sind veränderliche Begriffe, von dem persönlichen Geschmack des Kritisierenden abhängig und beeinflusst von den noch willkürlicheren Launen der jeweilig herrschenden Mode. Es fehlt also die Konstante, an der jene veränderlichen Größen zu messen sind. Für alle Leistungen auf dem Gebiet der Malerei und Plastik sind und bleiben Natur und Wirklichkeit am letzten Ende das unveränderliche, von Zeit- und Modegeschmack unabhängige Maß. Aus ihrem eingehenden Studium muß der Kritiker die grundlegenden Kenntnisse erwerben, die ihn befähigen, seine Tätigkeit erfolgreich auszuüben. Will er Werke der Plastik beurteilen, so muß er Seele und Körper von Mensch und Tier von Grund aus kennen; will er den Maler kritisieren, so muß er außerdem noch wissen, in welche Formen die Natur ihre unbelebten Geschöpfe gießt und welche Farben sie ihnen giebt. Nur dann kann er wertvolle Kritiken liefern, die dem Künstler, der Kunst und der Allgemeinheit wirklich nützen.

Daß mit dieser Vergleichung von Kunstwerk und Naturform die Tätigkeit des Kritikers keineswegs erledigt ist, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Ebenso wenig wie die bloße Wiedergabe der Wirklichkeit die höchste Aufgabe des schaffenden Künstlers bedeutet, darf sich das Urteil des Kritikers auf diesen einseitigen Standpunkt stellen. Nach den verschiedensten Gesichtspunkten wird er es vielmehr zu formen wissen; doch werden ihm Natur und Wirklichkeit in allen Fällen den Elementar-Maßstab in die Hand geben. Da aber die Natur für jeden lesbar ist, der mit offenen Augen ihr Buch betrachtet, so ist es wohl denkbar, daß ein scharf beobachtender Geist befähigt ist, Werke der bildenden Künste richtig zu beurteilen, wenn er allein von der Erkenntnis ausgeht, die er in Natur und Wirklichkeit gewonnen hat. Ob seine Kritiken zunftmäßig ausfallen, ist freilich eine andere Frage.

In einer viel mißlicheren Lage befindet sich jedoch der Kritiker, der Werke der Baukunst beurteilen soll. Ihm fehlt der unfehlbare Maßstab der Wirklichkeit, denn ein Bauwerk ist Menschenwerk, für das Naturvorbilder nicht vorhanden sind. Ihm fehlt damit ein außerhalb des Gegenstandes seiner Kritik liegender Angriffspunkt, von dem aus er seine Kräfte einsetzen könnte. Er muß ihn sich erst suchen. Eingehende Sachkenntnis allein läßt ihn finden. Und wer berücksichtigt, daß ein Bauwerk gleichzeitig ein Werk der Kunst und der Technik ist, mit der Maßgabe, daß von Fall zu Fall entweder die künstlerische oder die technische Hälfte überwiegt, wird sich der Schlussfolgerung nicht entziehen können, daß der Kritiker diesmal nicht nur über künstlerisches Verständnis verfügen, sondern auch eingehende technische Kenntnisse besitzen muß. Der wirkliche Architekt erfüllt aber beide Vorbedingungen: denn sonst wäre er eben kein Architekt, er wäre dann Baumeister, Konstrukteur, oder wie er sich sonst nennen will. Besitzt er außerdem Beobachtungsgabe und Urteilsfähigkeit, dann ist er unter sonst gleichen Voraussetzungen selbst dem tüchtigsten Kunstkritiker überlegen, weil dieser, selbst wenn er in allen anderen Punkten dieselbe Autorität beanspruchen kann, von der technischen Seite der Frage wenig oder nichts versteht.

Damit soll keineswegs gesagt sein, daß ein guter Architekt auch ohne Weiteres ein berufener Kritiker wäre. Durchaus nicht. Es soll nur dargetan werden, daß der Beurteiler, um der doppelten Bestimmung des baulichen

Kunstwerkes gerecht werden zu können, gründliche technische Kenntnisse nicht entbehren kann. Da der Durchschnittskritiker auf dem Gebiet der bildenden Künste diese Kenntnisse im Allgemeinen nicht besitzt, folgt von selbst, daß er zur erschöpfenden Kritik eines Bauwerkes nicht befähigt ist. Vor einem Werk der Baukunst können wir ihn also nicht brauchen, da er im besten Falle nur einen Teil der Leistung zu beurteilen vermag; wir brauchen hier vielmehr den Fachmann, vorausgesetzt, daß er die Eigenschaften eines guten Kritikers mit seinen Fachkenntnissen vereinigt.

So einfach dieser Zusammenhang auch ist, der großen Mehrzahl der zeitgenössischen Kunstkritiker ist er immer noch nicht aufgegangen. Während sich jeder von ihnen hütet, über Musik oder Literatur zu reden, weiß er in der Baukunst von vornherein ganz genau Bescheid. Das macht keinen guten Eindruck; ihre Folgen sind oft verhängnisvoll. Denn nun hält sich auch der Laie, der weder Fachmann noch Kritiker ist, für berechtigt, ein Urteil zu fällen. Besitzt er die Machtmittel, um seine Anschauung zur Geltung zu bringen, so kann das Ansehen der Baukünstler unter Umständen sehr geschädigt werden.

Noch ein Umstand muß in Betracht gezogen werden, da er geeignet ist, dem Kritiker auf architektonischem Gebiet seinen Platz anzuweisen. Handelt es sich um einen bereits ausgeführten Bau, so wird man gelegentlich das begründete Urteil des erprobten Kunstkritikers aufmerksam, wenn auch mit dem nötigen Vorbehalt, anhören. Wenn nämlich die technische Seite der Angelegenheit vor der rein künstlerischen in den Hintergrund tritt. Etwa bei Denkmalbauten. Die gute Meinung aber, die der Kunstkritiker von seinen Fähigkeiten hat, geht jedoch meistens so weit, daß er nicht nur über fertige Bauwerke, sondern auch über Entwürfe auf dem Papier, die erst durch die Hand des Baukünstlers zu Form und Leben erwachen sollen, mit apodiktischer Unfehlbarkeit sein Sprüchlein sagt. Daß manche dieser Architekturkritiker in letzter Zeit dabei öfters auf den Daumen gehauen haben, statt den Nagel zu treffen, scheint sie nicht sonderlich zu schmerzen.

Der Kritiker steht bei dem Werk eines Malers oder Bildhauers vor einer vollendeten Leistung, wenn er sein Urteil abgibt. Es wird keinem Künstler einfallen, seine Skizzen und Versuche beurteilen zu lassen, wenn er nicht gerade in besonderen Fällen Belehrung und Anregung aus solchem Urteil ziehen will. Es wird auch kein Kritiker so leicht auf den Gedanken verfallen, die Wirkung eines Gemäldes oder einer Plastik aus der Skizze im Voraus erkennen zu wollen. Legt man ihm dagegen architektonische Entwürfe vor, so ist er bei weitem nicht so zurückhaltend. Von seinem Standpunkt aus mit völliger Berechtigung. In Wirklichkeit übersieht er, daß der architektonische Entwurf, selbst in der genauesten Zeichnung, nur Skizze ist, die mit äußerster Vorsicht kritisiert werden will. Er hat keine klare Vorstellung von den zahllosen Abänderungen, die ein Bauentwurf auf dem Wege zur Ausführung erleidet, und selbst noch während der Ausführung. Für ihn sind Entwurf und Ausführung ein und dasselbe. Mit einem Worte: ihm fehlen die Grundlagen, auf denen sich eine sachliche Kritik aufbauen könnte.

So ist es begreiflich, daß das Urteil des Kunstkritikers in den meisten Fällen keinen höheren Wert besitzt. Sein Verdikt geht um den Kern der Sache in großem Bogen herum. Da es aber mit Fachausdrücken reichlich gespickt zu sein pflegt, nimmt der unbelangene Hörer es oft für abgründige Weisheit. Wären die Begriffe über Baukunst in der Allgemeinheit nicht so verworren, wie sie es leider sind, so hätte man dem Kunstkritiker schon längst klar gemacht, daß die Kritik von Bauwerken nicht seines Amtes ist, und die Kritik architektonischer Entwürfe noch viel weniger. Man hätte ihn darüber belehrt, daß zur Handhabung solcher Kritik Vorkenntnisse gehören, die das bloße Studium der übrigen bildenden Künste nicht vermittelt. Man hätte ihm geraten, zunächst längere Zeit zum Architekten in die Lehre zu gehen.

Er wird dann Grundrisse lesen und verstehen lernen, eine Kunst, die man nur durch lange Uebung erwirbt, wenn anders damit die Fähigkeit gemeint ist, aus der gezeichneten Darstellung von Räumen auf ihre körperliche Wirkung zu schließen. Er wird ferner den weiten Abstand des Entwurfes eines Bauwerkes von seiner steinernen Realität erkennen. Er wird sein Auge allmählich daran gewöhnen, aus dem Neben- und Uebereinander der geometrischen Ansichten eines Gebäudes das Vor- und Hintereinander seiner einzelnen Teile in der Wirklichkeit herauszufühlen. Er wird dann endlich in der Lage sein, aus den unvermeidlichen Verzerrungen, Uebertreibungen und Unmöglichkeiten eines perspektivischen Schaubildes die Erscheinung des Bauwerkes so herauszuschä-

len, wie das geistige Auge seines Schöpfers sie erblickt. Er wird ... doch wozu Selbstverständliches bis zur Ermüdung weiterführen. Der Mann, der alle diese Fähigkeiten in langer mühevoller Arbeit erworben hat, ist allenfalls der Architekt, niemals der Kunstkritiker. Nur der Architekt verfolgt das Werden des Bauwerkes von der ersten Idee bis zur endlichen Vollendung: niemals der Kunstkritiker. Denn dieser sieht entweder nur das voll-

endete Bauwerk, ohne den Entwurf damit vergleichen zu können, oder nur den Entwurf, dessen Ausführung, vielleicht erst nach Jahren, seiner Aufmerksamkeit entgeht. Gelegentlich mag gewiß ein begabter Kunstkritiker über ein bauliches Kunstwerk ein richtiges Urteil fällen. Von architektonischen Entwürfen sollte er jedoch lieber nicht reden, denn um sie treffend zu kritisieren, braucht er etwas mehr als nur Genie und Füllfeder. —

Der Neubau der Alten Mainbrücke in Frankfurt am Main.

Der Neubau der Alten Mainbrücke in Frankfurt a. M., eine Angelegenheit, welche wegen ihres Einflusses auf das Stadtbild die Gemüter der alten Reichsstadt seit langem bewegte und über die auch in dieser Zeitung wiederholt berichtet wurde, ist in der Stadtverordnung vom 23. Dez. v. J. mit großer Mehrheit beschlossen und damit diese Angelegenheit zu einem vorläufigen Abschluß gebracht worden. Der Beratung lag ein in seinen Grundzügen aus einem Wettbewerb hervorgegangener Entwurf der Architekten Heberer und von Hoven zugrunde, der seinerzeit öffentlich ausgestellt war und eine Abänderung erfuhr, soweit die bei diesem Anlaß erhobenen kritischen Ausstellungen als berechtigt anerkannt wurden. Zu dem nunmehr für die Ausführung beschlossenen Entwurf gibt die gemischte Brückenbau-Kommission Erläuterungen, die im Auszug folgendermaßen lauten:

Es erschien erstrebenswert den Main mit 9 Bogen — 6 über den Hauptstrom, 3 über den Müller-Main — zu überspannen. Die Anordnung von mehr als 5 Bogen innerhalb des nördlichen Hauptteiles erwies sich jedoch ohne wesentliche Beeinträchtigung der Schifffahrts-Interessen und ohne erhebliche Verschmälderung und Verstümmelung der unteren Insel als untunlich. Dagegen ließ sich der Müller-Main verbreitern, mit Anordnung von weiteren 3 Oeffnungen, sodaß eine Brücke mit 8 Bogen entstand. Verändert wurde die Pfeilerstellung und damit die Weite der einzelnen Oeffnungen. U. a. wurden die Weiten der beiden Schifffahrtsöffnungen auf je 29,5 m vergrößert. Die Neuordnung führt zu einer Verbesserung der Schifffahrts-Verhältnisse. Auch die Bogenhöhen wurden vergrößert. Das bedingt aber eine Höherlegung der Straße auf der Brücke und eine Vergrößerung der Steigung von der Fahrgasse aus. Die Gesamtlänge der neuen Brücke ist 287 m, die der alten 258 m. Das Hochwasserprofil wird 1230 qm groß gegenüber 1080 qm der alten Brücke.

Was die Ausgestaltung der Ufer betrifft, so war man bestrebt, die Wasserspiegelbreite vor der Brücke möglichst zu verbreitern. In dem 127 m breiten Nordarm konnten nur 3 m gewonnen werden, es gelang aber, den Müller-Main durch die Anordnung dreier Oeffnungen auf 29 m zu verbreitern und damit auch dessen kanalartige Form zu vermeiden.

Die Tiefkais auf Frankfurter Seite sind auf 25,5 m und die auf Sachsenhäuser Seite auf 21,5 m verschmälert. Der neue Tiefkai auf Sachsenhäuser Seite muß mit dem Brückenbau hergestellt werden. Auf Frankfurter Seite soll zunächst nur der Tiefkai unter und unterhalb der Brücke zur Ausführung gelangen. Der Ausbau der Strecke oberhalb der Brücke wird zurückgestellt, bis über die Verwendung dieses Kais bestimmte Vorschläge gemacht werden können. Die Hochkailinie in Sachsenhausen ist um 2,5 m zu-

rückgeschoben, um den Blick auf das Deutschordenshaus möglichst freizuhalten und ein besseres Stadtbild zu gewinnen. In gleicher Absicht wird vorgeschlagen, die Fluchtlinie an der Ecke der Brücken-Straße möglichst zurückzuschieben. Diese Angelegenheit soll später bearbeitet werden. Die Bebauung der Löher-Gasse wird Gegenstand eines öffentlichen Wettbewerbes. Freilegung und Verbreiterung der Fahrgasse bedürfen weiterer Bearbeitung.

Die Verhältnisse für die Durchleitung der Schifffahrt unter der Brücke sind günstiger geworden. Die Spannweite der Bogen in den beiden Schifffahrtsöffnungen von 29,5 m wird zwar im Stauspiegel auf 28,3 m reduziert, durch die große Bogenhöhe aber an nutzbarer Breite gewonnen. Diese beträgt für 6,4 m Schiffshöhe über Stauspiegel je 21,3 m (bisher 18,5 und 20,6 m) und bei + 4,25 F. P., dem sogenannten höchsten schiffbaren Wasserstand, je 10,7 m (bisher 5 und 9 m). Der Pfeilergrundi wurde stromaufwärts wie stromaufwärts spitzförmig gestaltet. Die Schifffahrtsrinne paßt sich der neuen Pfeilerstellung ohne weiteres an, sie wird nur nach Norden verbreitert, ohne daß weitere Ausbaggerungen notwendig sind.

Die Brückengewölbe werden aus Beton hergestellt und außen mit rotem Sandstein verkleidet. Die Pfeiler werden aus gleichem Material ausgeführt. Das Steinmaterial der Alten Brücke findet bei den Neubauten Verwendung. Das Brückengebäude ist an der alten Stelle geplant. Es erhält im Erdgeschoß das Restaurant, darunter die Küchenanlagen mit den erforderlichen Neben- und Vorratsräumen, hierunter Garderobe-Räume für Ruderer und eine Bootshalle. Das erste Obergeschoß enthält Vereins-Lokale, das zweite Wirtswohnung und Personalzimmer.

Die untere Insel soll in Form und Höhenlage möglichst unverändert gelassen werden, sie wird sogar noch verbreitert. Der Baumbestand bleibt erhalten. Da bei dem jetzigen Oberwehr die Inselufer zum größten Teil neu hergestellt werden, ist eine feste Umwehrung nötig, die durch eine kleine, den Wasserspiegel nur wenig überragende Ufermauer gebildet werden soll.

Das Denkmal ist auf dem ersten Pfeiler von der Frankfurter Seite geplant. Das Brückenkreuz soll seine Aufstellung über der Mitte der Bergfahrtsöffnung finden. Die Skulpturen am jetzigen Inselabgang sollen am Brücken-Gebäude oder am Inselabgang eingelassen werden.

Nach dem vorliegenden Entwurf stellen sich die ursprünglich auf 2240000 M. berechneten Baukosten des Neubaus der Alten Mainbrücke höher und zwar auf 2634000 M., zu denen ein staatlicher Beitrag von 1350000 M. bewilligt ist. Es bleiben 1284000 M. zu Lasten der Stadt. Außerdem sind für Brückengelände und Maininsel 463000 M., für Tiefkai- und Hochkai-Straßen 761000 M. und für Straßenbahn, Wasserleitung und Kanal 194000 M. erforderlich, sodaß der Stadt im ganzen 2702000 M. zur Last fallen. —

Neue Holzbauweisen.

Von Reg.-Baumeister a. D. Th. Janssen, Priv.-Doz. in Charlottenburg.

Die Fortschritte der Technik haben nicht allein auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens eine Umwälzung hervorgerufen, sondern auch eine Umwertung der Baustoffe selbst zur Folge gehabt. Die alten Baustoffe, Holz und Stein, sind mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt, das Holz als organischer Stoff ist durch das anorganische Eisen verdrängt und der natürliche Stein ist durch ein künstliches Gemisch, den Beton ersetzt worden. Ja, man hat diese beiden neuen Baustoffe mit einander verbunden und dadurch die moderne Eisenbeton-Bauweise geschaffen. Wie alles Neue anregend wirkt, so hat natürlich auch diese neue Bauweise in den letzten Jahren gewaltige Fortschritte gemacht und es ist gewissermaßen Modesache geworden, alles in Eisenbeton herzustellen.

Man sollte daher annehmen, daß besonders die alte Holzbauweise mehr und mehr verkümmert und in Vergessenheit geraten sei, und doch hat auch auf diesem Ge-

biet die moderne Technik nicht stillgestanden, sondern ebenfalls Fortschritte und neue Bauweisen gezeitigt. Da nun auch in Fachkreisen sich bereits Stimmen erheben, welche gegen eine allzu weit gehende Anwendung der Eisenbeton-Bauweise Bedenken geltend machen, so dürfte es vielleicht nicht unangebracht sein, auf einige Ausführungen der neuen Holzbauweisen aufmerksam zu machen. Hat doch selbst die Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen im vorigen Herbst in einem Rundschreiben an die Kreisdirektionen darauf hingewiesen, daß künftig bei der Ausarbeitung von Plänen für Bahnsteig- und Hallendächer wieder mehr die Verwendung von Holz vorzuziehen sei. Also selbst in der Schweiz, wo die Eisenbeton-Bauweise noch mehr beliebt ist als in Deutschland, ist man zu der Ansicht gekommen, daß das Holz mit Unrecht in den Hintergrund gedrängt ist.

Die Ursachen, die für die Bevorzugung des Holzes bei Eisenbahn-Hallenbauten sprechen, sind mannigfacher Natur. Das Holz wird nicht wie das Eisen durch die

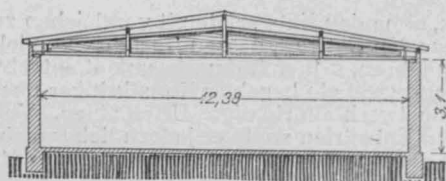


Abbildung 1.
Militär-Fahr-
zeug-Schuppen
in Cosel a. O.
System
„Hetzner“.

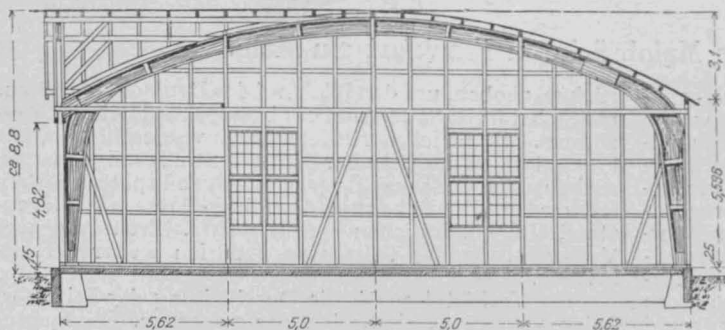
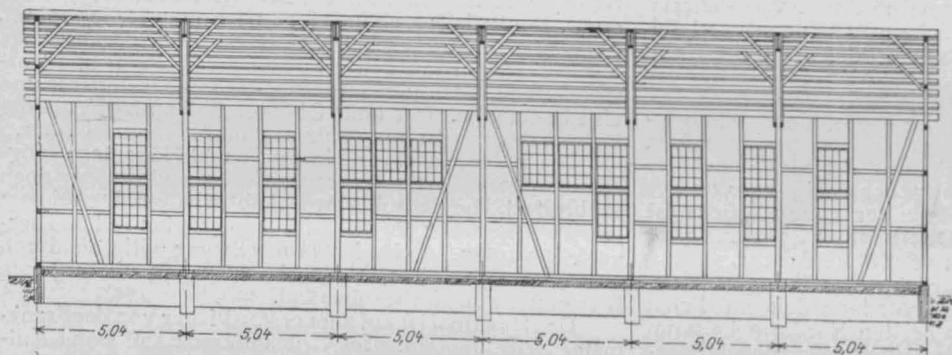
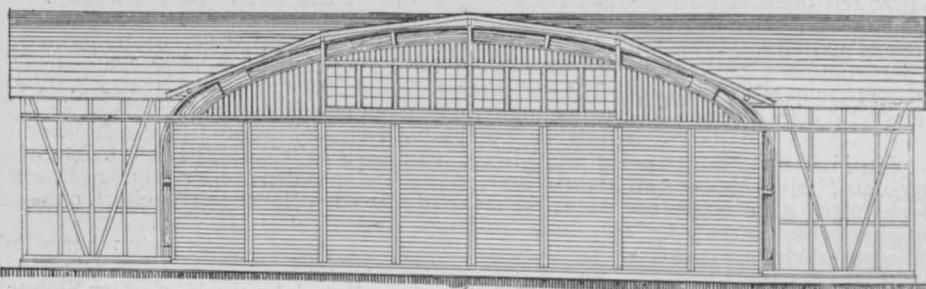
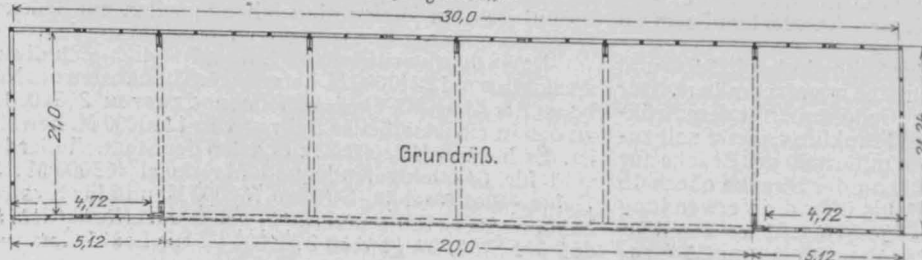


Abbildung 3a
(links).
Schnitt mit Giebel-
Ansicht.
Abbildung 3b—d.
(unten).
Giebel-Ansicht,
Längsschnitt,
Grundriß.
Flugzeughalle, Bau-
weise „Hetzner“.



Längsschnitt



Grundriß.

Rauchgase der Lokomotiven angegriffen, wie mehr als 50 Jahre alte Bahnsteighallen aus Holz beweisen. Sodann ist es mit Hilfe der neuen Holzbauweisen möglich geworden, statisch richtige und weitgespannte freie Konstruktionen ohne jede eiserne Zugorgane herzustellen, und schließlich kommen die wirtschaftlichen und praktischen Vorteile, als Billigkeit, rasche Herstellung, leichtmöglicher Abbruch usw. in Betracht, ganz abgesehen von ästhetischen Rücksichten.

Wie bereits im Jahrgang 1907, S. 686 u. f., der „Deutschen Bauzeitung“ näher ausgeführt worden ist, kann die Firma O. Hetzer A.-G. in Weimar ein Verdienst für sich in Anspruch nehmen, neue Wege für die Holzbau-Methoden eingeführt zu haben. Die Hetzer'schen neuen Holzbauweisen beruhen bekanntlich auf der Ersetzung des aus einem Baumstamm geschnittenen Vollbalkens durch einen Verbundbalken, indem Langholzstäbe mit einem wetterbeständigen Bindemittel in beliebiger Querschnittsform, rechteckig, T- oder I-förmig unter Druck verbunden und in jeder Lage, gerade, gebogen, geknickt usw. unveränderlich gehalten werden. Durch das verwendete Bindemittel weichen die bestrichenen Flächen auf und durch den Preßdruck werden die Holzflächen so ineinander gepreßt, daß ein durchaus einheitlicher vollwertiger Balken entsteht, der mit Hilfe von Pressen beliebig gebogen werden kann und dauernd seine Form behält. Es entsteht ein untrennbares, festgefügtes und geformtes Ganzes, das selbst bei einem versuchten gewalt-samen Geraderichten der gekrümmten Formen ein hierzu notwendiges gegenseitiges Verschieben der Berührungsflächen nicht mehr zuläßt. Versuche des königl. Material-Prüfungsamtes zu Berlin im Jahre 1904 haben bereits bewiesen, daß bei Bruchversuchen der Bruch nicht in der Verbindungsfuge, sondern fast immer daneben erfolgt. Und diese Tatsache ist neuerdings wieder bestätigt worden durch die Bruch-Versuche mit Hetzer-Balken, welche das schweizerische Eisenbahn-Departement

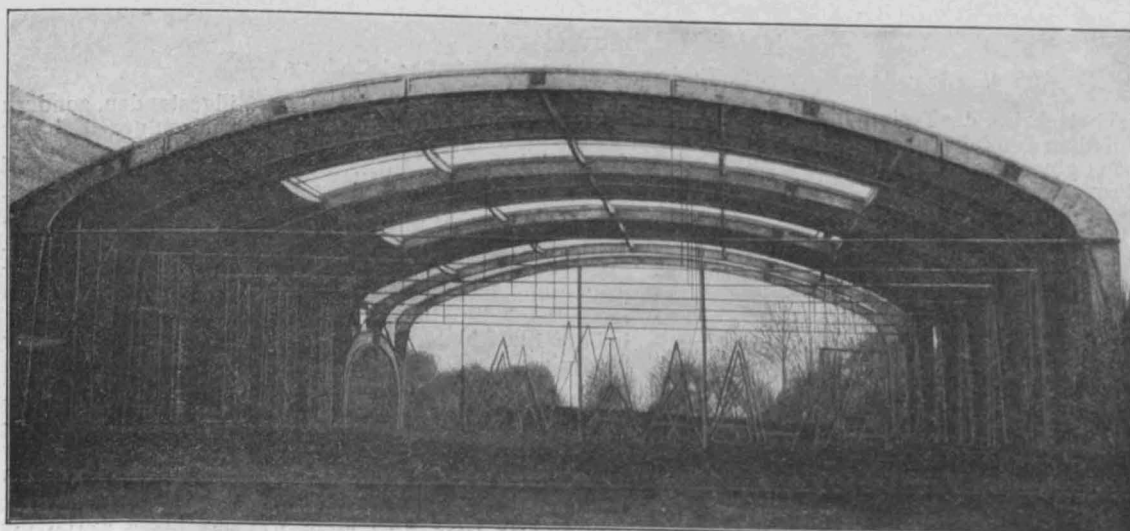


Abbildung 6.
Aufnahme der
Deutschen
Reichs-Eisen-
bahnhalle auf
der Welt-
Ausstellung
Brüssel 1910.
45 m Spw.
System
„Hetzner“.

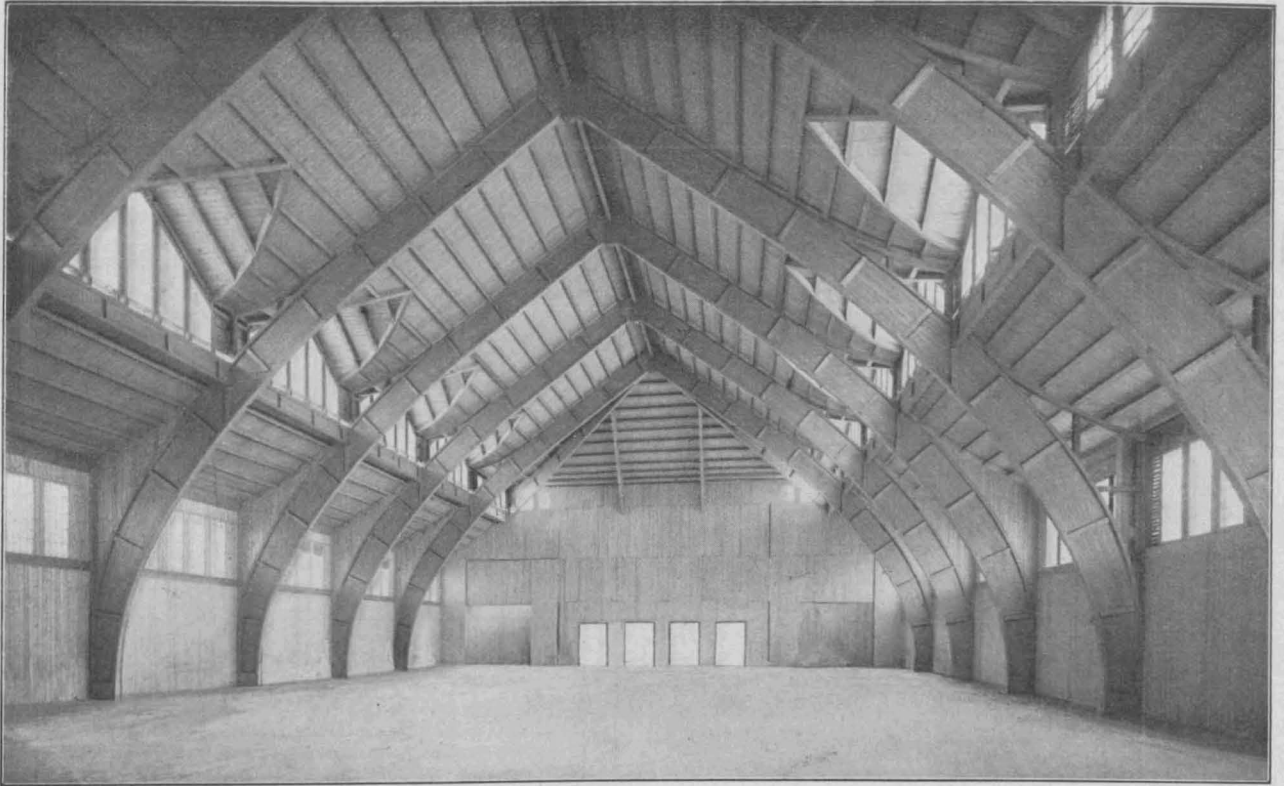


Abbildung 4. Sporthalle auf der Internationalen Baufach-Ausstellung Leipzig 1913. Holzbau, System „Hetzer“.

ment angestellt hat (vgl. „Schweiz. Bztg.“ 1913, No. 22). Auch hierbei hat sich gezeigt, daß der Bruch durch Ueberwindung der Schubfestigkeit nicht der Verbindungsfuge, sondern des Holzes selbst eintritt, und daß die Schubfestigkeit bei Balken bis etwa 10 cm Breite zu mindestens 40 kg/qcm, bei breiteren Balken zu 35 kg/qcm angenommen werden kann. Gleichzeitig sind aber auch Bruchversuche mit vollständigen gebogenen Rahmenbindern, die als Dreigelenkbogen ausgebildet und berechnet waren, ausgeführt worden mit dem Ergebnis, daß die Annahme einer zulässigen Höchstspannung von 80 kg/qcm auf Biegung einer 4–5-fachen Bruchsicherheit gleichgesetzt werden kann, insofern größte Sorgfalt auf möglichste Verwirklichung der den Berechnungen zugrunde gelegten statischen Verhältnisse verwendet wird, und daß die Berechnung der Rahmenbinder als Dreigelenkbogen praktisch als richtig bezeichnet werden kann.

Nach diesen Versuchen ist die Herstellung eines Lokomotiv-Schuppens für 42 Stände mit Hetzer-Bindern von 21–24 m Spannweite von dem schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigt worden. Auch die kgl. preuß. Eisenbahnverwaltung hat, wie hier hinzugefügt werden mag, bei dem neuen Lokomotivschuppen in Weimar Hetzer-Binder von 23 bis 29 m Spw. angewandt. Wenn somit die Versuche einwandfrei die Richtigkeit und Brauchbarkeit der Hetzer'schen Holzbauweise ergeben haben, so haben anderseits auch die bisherigen zahlreichen Ausführungen ihre Dauerhaftigkeit erwiesen. Um nur ein Beispiel anzuführen, hat eine im Görlitzer Park erbaute Brücke mit Hetzer-Trägern bei Hochwasser mehrfach vollständig unter Wasser gestanden, ohne daß sich an der Form, dem Holz oder den Verbindungsfugen irgend welche Veränderungen gezeigt haben.

Die Verbund-Balken werden als gerade Normal-Balken mit rechteckigem und mit I-förmigem Querschnitt in Höhen von 30 bis 130 cm hergestellt. Bei 80 kg/qcm zulässiger Biegungsspannung entspricht der I-Querschnitt von 40 cm Höhe hinsichtlich der Tragfähigkeit einem eisernen I-Träger von 23 cm Höhe und der I-Querschnitt von 120 cm einem eisernen I-Träger von 47,5 cm Höhe. Die Höhen sind also naturgemäß größer, dagegen stellen sich die Kosten für Holzträger niedriger, denn es betragen die mittleren Preise für diese Holzträger etwa 4,05 und 10,75 M./m gegenüber den für die eisernen Träger von 4,35 und 16,65 M./m.

Besondere eigenartige Neuheiten sind aber geschaffen durch die Ausbildung der Verbundträger als bogenförmige Sparren für Scheunen und Hallenbauten und als biegeufeste vollwandige Bogen und Rahmengebilde. Auch hierfür wird der I-Querschnitt angewandt, die Stabilität beträgt in der Regel 6 cm bei einer Dicke der ein-

zelnen Verbundstäbe von 2,5 bis 4 cm und die Gurtplatten sind 8 bis 12 cm stark bei 16 bis 20 cm Breite. Für die vielseitige Anwendungsmöglichkeit der neuen Holzbauweisen mögen nur einige neue Ausführungen angeführt werden:

Abbildung 1, S. 52, zeigt den Querschnitt für einen Militär-Fahrzeug-Schuppen in Cosel. Die Binder sind hier einfache Balken mit dreieckförmigem Obergurt von 13,13 m Länge und überspannen einen Raum von 12,38 m L. W.

Abbildung 2 a–c, S. 54, gibt einen Querschnitt durch die Militär-Reithalle im Lockstedter Lager. Bogenförmige Sparren, deren Horizontalschub durch Holzstangen aufgenommen wird, überdecken in 5,4 m Abstand einen freien Raum von 17,64 m Weite.

Abbildung 3 a–d, S. 52, zeigt die für den deutschen Flugverband in Weimar ausgeführte Flugzeughalle in Grundriß, Ansicht, Längs- und Querschnitt. Der freie überbaute Raum hat eine Größe von 30 · 21 m. Die Binder haben 21 m Spannweite und 7,5 m lichte Höhe, sie sind als Rahmenbinder ausgebildet. Bemerkenswert ist die Aufhängung der Binder an einem besonderen Rahmenbinder über den großen Schiebetoren von 20 m lichter Weite und 4,7 m lichter Höhe.

Eine der bemerkenswertesten Ausführungen in der neuen Bauweise ist die Sporthalle auf der Leipziger Baufach-Ausstellung, die mit der goldenen Ausstellungsmedaille ausgezeichnet worden ist und auch vorläufig für die nächstjährige internationale Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik stehen bleibt. Diese Sporthalle, Abbildung 4 oben, Einblick, und Abbildung 5 a–c, Seite 54, Konstruktion, hat eine Länge von 50 m und eine lichte Weite von 24,7 m. Die spitzbogenförmig gestalteten Binder haben eine Höhe von 15 m im Scheitel. Durch 2 Reihen Fenster in den Längs- und Querwänden wird der ganze Raum gleichmäßig und vollkommen erhellt. Mit den Hetzer-Bindern ist also hier eine große vollständig freie Halle geschaffen, wie sie bisher in so einfacher Weise in Holzkonstruktion noch nicht zur Ausführung gekommen ist.

An der vorderen Querwand sind ein großer halbrunder Vorbau, sowie 2 kleinere seitliche Vorräume angegliedert und an der hinteren Querwand schließt sich eine 20 m lange und 10 m breite Turnhalle mit einer lichten Höhe von 6 m an, deren Decke und Dach von 4 geraden Hetzerträgern getragen werden.

Die 7 großen Binder der Sporthalle stehen mit ihren Füßen auf Beton-Fundamenten, sie sind als Dreigelenkbogen ausgebildet, im Scheitel durch Verzapfung in einer Mittelsäule und an den Füßen durch Verzapfung mit einem unter dem Fußboden liegenden Zugbalken verbunden. Ihr Querschnitt ist I-förmig und die größte Höhe beträgt

1,1 m. Die Binder tragen längslaufende Sparren und die gebogene Form des Daches ist durch aufgesetzte Hetzer-Bogen erreicht. Besonders eigenartig sind die schrägen Wechsel in den Kehlen der Fenstergiebel an den Längswänden. Diese Kehl-Sparren sind in 2 Richtungen gekrümmt und konnten daher überhaupt nur in der Hetzer-Bauweise hergestellt werden. Der Längsverband wird durch eine Mittelpfette im First und 2 Seitenpfetten unter den oberen Fensterreihen hergestellt. An der Vorderseite ist das Dach als Krüppelwalm ausgebildet, der durch Gratpfetten besonders ge-

sonderem Werte ist. Alle Pfetten sind ebenfalls als Hetzer-Träger mit I-Querschnitt ausgeführt.

Die Binder stehen frei im Raum, die Innenwände, die Zwickel zwischen den Bindern und den Seitenwänden und dem Dache, sowie die inneren Dachflächen selbst sind mit gehobelten gestäbten Brettern verkleidet, sodaß die gesamten Innenflächen aus naturfarbenem Holz bestehen. Dieser schöne neuartige Holzbau hat aber leider eine äußere Verblendung als Putzbau erhalten, sodaß der Holzbau von außen überhaupt nicht zu erkennen und daher vielfach übersehen

Abbildung 5a.

Hallen-Querschnitt.

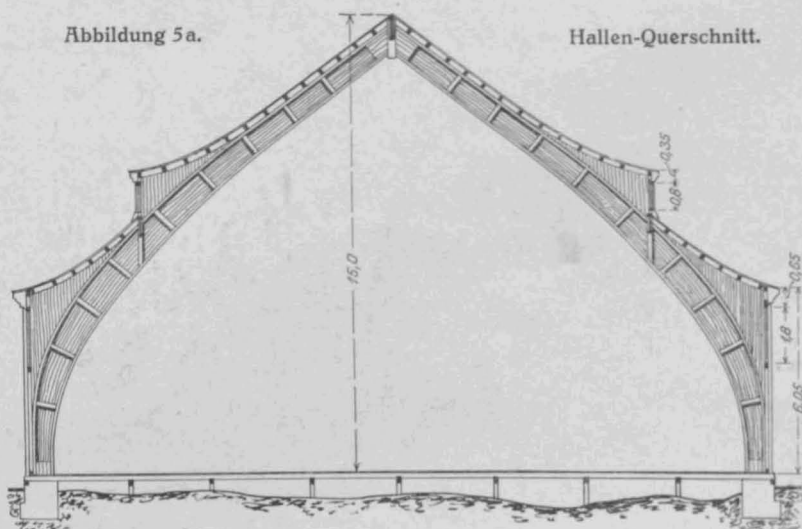


Abbildung 5b und c.

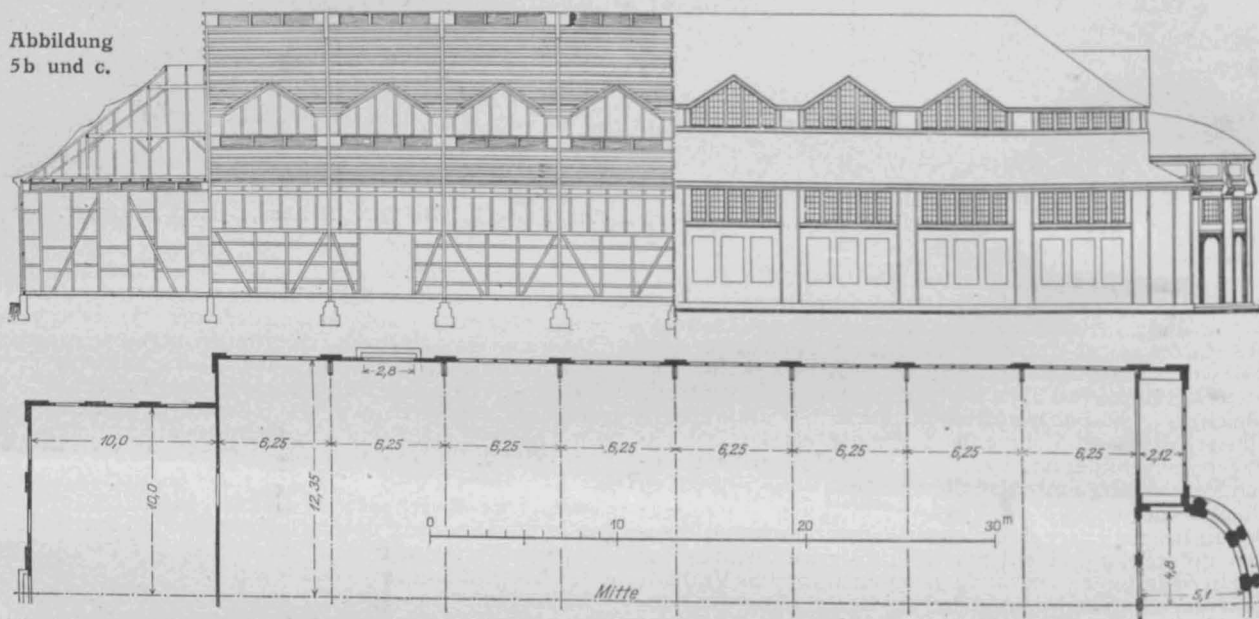


Abbildung 5a—c. Sporthalle auf der Internationalen Baufach-Ausstellung Leipzig 1913. System „Hetzer“.

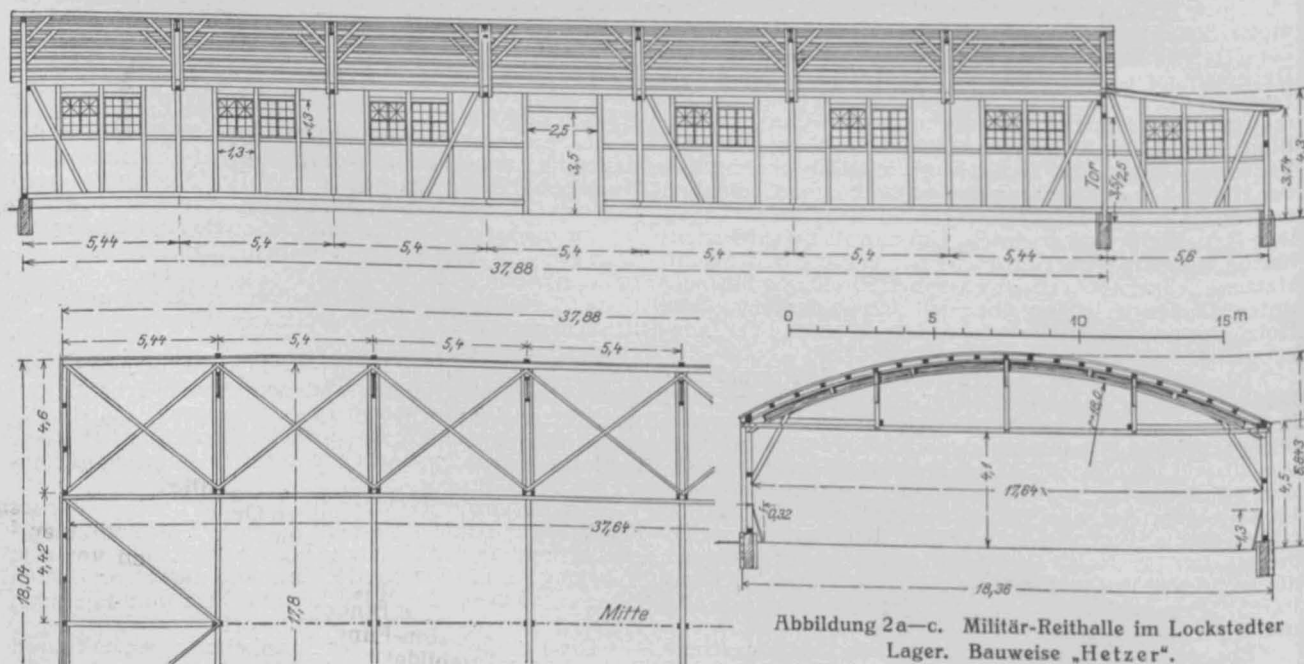


Abbildung 2a—c. Militär-Reithalle im Lockstedter Lager. Bauweise „Hetzer“.

stützt wird. Diese Gratpfetten verbinden die Firstpfette mit den Seitenpfetten, sodaß am Vordergiebel ein Dreieck entsteht, das für die Längsversteifung der Halle von be-

worben ist. Bemerkenswert sind auch noch die Eingangs-Türen in dem halbrunden Vorbau. Sie sind 1,6 · 3,2 m groß und sämtlich nebst Rahmen gebogen ausgeführt, die seit-

lichen sogar in einem wechselnden Halbmesser und schlagen nach innen auf. Die Türen stellen daher eine kunstreiche Tischlerarbeit in der Hetzer'schen Bauweise dar.

Die Herstellung der Binder dauerte in der Fabrik etwa 3 Wochen von der Auftragserteilung ab gerechnet, die Vorbereitungen für die Montage haben 3 Tage und das Aufstellen der Binder 4 Tage in Anspruch genommen. Der gesamte Rohbau war innerhalb 3 Wochen vom Tage des Montagebeginnes ab beendet und die gesamten Innen-Ausbauarbeiten, Verschalung, Türen, Fenster, Maler-Arbeiten usw. erforderten noch einen weiteren Zeitaufwand von 4 Wochen. Die Herstellung der Halle hat also im ganzen vom Tage der Auftragserteilung ab nur einen Zeitraum von etwa 10 Wochen erfordert, gewiß ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der neuen Bauweise. Die Arbeiten wurden von der A.-G. für Holzpflege und Holzbearbeitung Otto Hetzer in Weimar selbst ausgeführt.

Abbildung 6, S. 52, schließlich zeigt die bisher ausgeführte kühnste Konstruktion, d. i. die Reichs-Eisenbahnhalle auf der Weltausstellung in Brüssel 1910. Die Binder sind als vollständige Halbrahmen mit zwei Gelenken ausgebildet, indem die Binderschenkel unmittelbar auf den Fundamenten stehen. Die freie Spannweite der Binder beträgt 43 m bei 7 m Abstand. Der Querschnitt ist T-förmig mit 100 cm Höhe im Scheitel. Der Entwurf der Halle stammt vom Ing. Herm. Kügler in München.

Diese Beispiele mögen genügen, um zu zeigen, wie es mit der neuen Holzbauweise möglich ist, große freie Räume herzustellen und die Dachkonstruktion in einfachster Weise zu gestalten. Allen Anforderungen des Architekten an die Raumgestaltung kann dabei in jeder Weise entsprochen werden. Hierin dürfte der große Vorzug der neuen Holzbauweise liegen, der es ihr ermöglicht,

mit der Eisen- oder Eisenbeton-Bauweise erfolgreich in Wettbewerb zu treten, wenn man dem Holzbau wieder mehr Gerechtigkeit als in den letzten Jahrzehnten zukommen läßt.

Es darf auch nicht übersehen werden, daß die Behandlung des Holzes für die Herstellung von Hetzer-Trägern eine besonders sorgfältige sein muß; es kann nur Holz in völlig trockenem, gedarrtem Zustand verwendet werden und die Druck- und Biegezugfestigkeit der Fichte ist bekanntlich im trockenen Zustand am größten. Nach den Mitteilungen aus dem forstlichen Versuchswesen Oesterreichs 1908 wurden für Fichtenholz folgende Festigkeitszahlen ermittelt: Druckfestigkeit lufttrocken 347, naß 172 kg/qcm, Biegezugfestigkeit lufttrocken 584, naß 336 kg/qcm, sodaß die Festigkeit des nassen Holzes nur etwa halb so groß ist, als die des lufttrockenen. Die neue Holzbauweise bietet also Gelegenheit zur Verwendung und somit den Forstverwaltungen Anregung zur Kultur hochwertiger Fichtenholzes. Auch die Verbindung der einzelnen Holzstreifen zu dem Trägerprofil ist eine durchaus naturgemäße, das angewandte Bindemittel entspricht dem natürlichen Klebstoff der Zwischenzellräume des Holzes, es weicht diese beim trockenen Holze starren Klebstoffe auf, sodaß beim Zusammenpressen die Zellfasern in einander gedrückt werden, und beim Erhärten des Bindemittels erstarrt dann der ganze Träger in der Presse zu einem einheitlichen Verbundträger. Auf dieser der Natur des Holzes angepaßten Herstellungsart sowie auf der Auswahl und Behandlung des Holzes selbst beruhen auch die Möglichkeit jeder beliebigen Formgebung, die Festigkeit und Dauerhaftigkeit der Hetzer-Träger, welche dann auch noch durch einen feuerschützenden Anstrich gegen Entflammen gesichert werden können. —

Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Geschäftsjahr 1914.*)

Wie üblich, ist dem preußischen Landtag bei seiner Eröffnung am 8. dies. Monats der Staatshaushalts-Entwurf für das Geschäftsjahr 1914 zugegangen. Er schließt in Ausgabe und Einnahme, die sich ohne die Notwendigkeit einer Anleihe das Gleichgewicht halten, mit 4846 239 109 M., also mit einer um 250 502 882 M. höheren Summe ab, als der für 1913. Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben nehmen an dem Gesamtbetrag mit 303 357 491 M. teil und daran wieder das Bauwesen mit rd. 257 Mill. M., das sind rd. 60 Mill. M. mehr, als im Vorjahre und rd. 85% der gesamten einmaligen und außerordentlichen Ausgaben. Die bedeutende Vermehrung gegenüber den Bauausgaben des Vorjahres fällt vorwiegend auf die Eisenbahnverwaltung, die ein Mehr von 50,8 Mill. M. erhalten soll. Es kommt außerdem dann noch später die übliche besondere Eisenbahn-Vorlage, die dem Vernehmen nach in diesem Jahre fast das Doppelte des Etatsatzes fordern soll.

Nach der Höhe der Forderungen geordnet stellen sich die außerordentlichen Ausgaben für Bauzwecke der einzelnen Verwaltungen wie folgt: Eisenbahn-Verwaltung 178,8 Mill. (+ 50,8 Mill. gegenüber 1913); Bauverwaltung 23,9 Mill. (+ 4,6); Kultusministerium 17,8 (+ 0,5); Justizverwaltung 10,8 (+ 1,4); Domänen-Verwaltung 7,0 (+ 2,2); Landwirtschaftliche Verwaltung 3,6 (— 1,1); Ministerium des Inneren 4,0 (— 0,6); Finanzministerium 3,1 (+ 1,7); Berg-, Hütten- u. Salinen-Verwaltung 3,0 (— 0,3); Forst-Verwaltung 1,8 (+ 0,1); Verwaltung der Zölle u. direkten Steuern 1,5 (wie 1913). Außerdem fordern noch die Verwaltung der direkten Steuern 69 000 M.; die Handels- und Gewerbe-Verwaltung 439 000 (darunter 250 000 M. als I. Rate für Erweiterungen der kgl. Porzellan-Manufaktur in Berlin); die Verwaltung der Staatsarchive 695 800 M. (darunter eine I. Rate von 500 000 M. für den Neubau eines preuß. Staatsarchivs in Berlin, dem ein Reichsarchiv angegliedert werden soll. Vergleiche auch den Reichshaushalt, Jahrg. 1913 S. 883); die Gestüt-Verwaltung 741 000 M. (Ställe, Speicher, Wohnhäuser usw., sowie in diesem Jahre namentlich Grunderwerb). Die Ansätze der übrigen Verwaltungen seien in aufsteigender Linie nachstehend etwas näher besprochen:

Bei der Verwaltung der Zölle und indirekten Steuern, Ges.-Betrag 1,54 Mill. M., handelt es sich um I. Raten zu Neubauten für die Ob.-Zolldirektion in Stettin und das Hauptzollamt in Posen, ferner um Grunderwerb für die Ob.-Zoll-Direktion in Breslau, Fertigstellung der Bauten in Berlin, Münster, Neukölln.

Die Forstverwaltung, Ges.-Forderung 1,75 Mill. M.,

gibt diese Summe hauptsächlich als Zuschuß für Wegebauten aus (1,3 Mill.), ferner 450 000 M. für den Bau von Insthäusern. In einem Betrag von 7,41 Mill. M. für Einrichtung neuer Forstgrundstücke, Aufteilung vorhandener zur Bebauung usw. sind ebenfalls Beträge für bauliche Zwecke enthalten, die aber nicht einzeln aufgeführt werden.

Die Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung, Gesamt-Forderung rd. 3 Mill. M., wendet allein 700 000 M. auf für den weiteren Ausbau der Arbeiterkolonien bei Zabrze und Recklinghausen. Für den Bau des Kurtheaters in Oeynhausen wurden als letzte Rate 202 700 M. eingesetzt. Auf dem Sammelbahnhof Gladbeck soll eine eigene Reparatur-Werkstätte für Lokomotiven und Wagen eingerichtet werden (1. Rate 100 000 M.). Im übrigen lassen sich die Ausgaben für bauliche Zwecke nicht immer von den Betriebsanlagen der Schächte usw. trennen. Es kann also hier kein vollständiges Bild gegeben werden.

In der Forderung des Finanz-Ministeriums von 3,13 Mill. M. bilden den Hauptanteil eine 11. Rate von 1 Mill. für Erwerb und Erschließung des Festungsgeländes in Posen, von 1,36 Mill. für den Grunderwerb, Hypotheken-Ablösung usw. für das neue königl. Opernhaus in Berlin, von 500 000 M. für Grunderwerb zur Abrundung des staatlichen Besitzes zwischen der kgl. Münze und dem Ober-Landeskulturgericht in Berlin und 115 000 M. zur Erweiterung der Universität in Kiel. Kleinere Erhaltungs-Arbeiten an den königl. Theatern in Berlin, Hannover, Kassel bilden den Rest der Forderung.

Die Landwirtschaftliche Verwaltung fordert 3,63 Mill. M. Einen Hauptposten bildet hier ein Betrag von 1,57 Mill. M. als 14. Rate zum Ausbau der hochwassergefährlichen Gebirgsflüsse der Provinz Schlesien und für damit im Zusammenhang stehende Verbesserungen an der mittleren Oder. Die letzteren Arbeiten sind, soweit Zuschüsse des Staates nach dem Gesetz vom 3. Juli 1900, betr. Verhütung der Hochwasser-Gefahren in Schlesien, in Betracht kommen, damit beendet. Für den weiteren Ausbau der hochwassergefährlichen Flüsse sind 1913 aber weitere 4,75 Mill. M. bewilligt, wovon jetzt die 2. Rate mit 1,47 Mill. bereit gestellt werden soll. Für weitere Fluß-Regulierungen werden ausgeworfen 236 000 M., für Meliorationen 128 000 M., für Beihilfen zu Deichbauten 179 500 M., für Hochbauten 1,37 Mill. Davon entfallen 800 000 M. allein als 2. Rate auf den Neubau des Ministeriums in Berlin, 204 000 M. als Schluß-Rate auf den Neubau einer Poliklinik für große Haustiere in Berlin.

Von dem Gesamtansatz des Ministeriums des Inneren mit 3,98 Mill. M. entfallen rd. 2,8 Mill. M. auf die Polizei-Verwaltung. Es sind hier die Polizei-Dienst-Gebäude in Frankfurt a. M., Königsberg i. Pr., Magdeburg, Schöneberg zu beenden. Für Essen ist ein

*) Vergl. den Etat für 1913, Jahrg. 1913, S. 38 ff. In den Aufwendungen für bauliche Zwecke sind, wie früher, auch reine Grunderwerbs-Kosten mit eingerechnet.

Neubau vorgesehen (1. Rate 500 000 M., Gesamt-Kosten 1,41 Mill. M.), für Breslau einsteilen der Grunderwerb mit 750 000 M. Für Dienst-Wohngebäude der Land-Gendarmerie sind rund 392 000 M. ausgeworfen, für Strafanstaltsbauten rd. 563 000 M., hauptsächlich auf die Vollendung der Strafanstalt in Cleve entfallend. Für das Medizinalwesen sind 190 000 M. vorgesehen, hauptsächlich für Grunderwerb zur Erweiterung des Kurhauses des kgl. Bades in Bertrich i. d. Eifel. Das bestehende Kurhaus stammt aus den Jahren 1785 bis 1788 und genügt den Ansprüchen nicht mehr, namentlich seit durch Neubau des Badehauses und Einrichtung einer regelmäßigen Automobil-Verbindung mit der nächsten Eisenbahnstation Bullay der Moselbahn sich der Bade-Verkehr wesentlich gehoben hat.

Die Domänen-Verwaltung stellt mit 6,98 Mill. M. eine nicht unwesentliche höhere Forderung als 1913. Hier-von sind allein 1,9 Mill. M. für die weitere Aufschließung der Domäne Dahlem b. Berlin bestimmt. Es ist ferner die Aufteilung eines 7^{ha} großen Geländes oberhalb des Käthnerholzweges in Linden bei Hannover geplant. Für diese Arbeit werden 142 000 M. gefordert. Für Hochbauten werden 2,74 Mill. M. eingesetzt, darin ein Hauptposten von 1,33 Mill. für Kurhaus, Kursaal, Kurkolonnaden und Quellenfassungen in Ems als 3. Rate. Die Gesamt-Kosten des völligen Neubaus sind auf 2,7 Mill. M. jetzt festgestellt. Die Arbeiten werden mit Ausnahme der Kolonnaden und der Quellenfassungen von einer Pacht-Gesellschaft ausgeführt und der Staat leistet $\frac{3}{4}$ der Baukosten Zuschuß. Es sind ferner 574 000 M. zur Verstärkung des Domänen-Baufonds, 500 000 M. für Verbesserung von Arbeiter-Wohnungen auf den Domänen, 335 000 M. als letzte Rate für den Um- und Neubau der Kur- und Badehäuser in Schlangenbad angesetzt. Auch hier werden die Bauten, die insgesamt auf 1,294 Mill. M. veranschlagt sind, von einer Pacht-Gesellschaft ausgeführt, der Fiskus leistet $\frac{4}{5}$ Zuschuß. Für Uferschutz und Bedeckungen sind 305 000 M. ausgeworfen. Hier ist besonders eine 1. Rate von 200 000 M. zu erwähnen für die Bedeckung des Wiedingharder alten Kooges im Regierungs-Bezirk Schleswig, die im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahn nach Westerland ausgeführt werden soll, um gleichzeitig den Eisenbahndamm durch das Watt leichter herstellen zu können. (Gesamtkosten 1,24 Mill. M.) Für Landgewinnungs-Arbeiten, hauptsächlich im Regierungs-Bezirk Schleswig, werden ferner 418 000 M. ausgeworfen, für Arbeiten an Mooren, vorwiegend für die Aufschließung des fiskalischen Moores in Ostfriesland 620 000 M. und zu Meliorationen auf Vorwerken 700 000 M.

Die Justiz-Verwaltung fordert insgesamt 10,84 Mill. M. Diese Summe enthält einen einmaligen Zuschuß von 500 000 M. zu den Kosten der Unterhaltung der Justiz-Gebäude und verteilt sich im übrigen auf Neu- und Umbauten in den einzelnen Oberlandes-Gerichten wie folgt: Kassel 17 000, Stettin 275 000, Posen 311 684, Celle 497 000, Naumburg a. S. 682 800, Breslau 817 000, Kammergericht zu Berlin 823 000, Köln 824 951, Marienwerder 832 027, Hamm 887 400, Düsseldorf 974 800, Kiel 977 530 M., Frankfurt a. M. rd. 1,03 Mill. M., Königsberg in Pr. rd. 1,17 Mill. M. Um- oder Neubauten für Gerichtsgebäude und Gefängnisse sind geplant in Aachen, Berlin (Landgericht II und Amtsgericht Berlin Tempelhof, 1. Rate 500 000 M., Dangelstadt, Eitorf, Gollnow, Graudenz, Herne, Jüterbog, Kiel (Gerichts-Gefängnis, 1. Rate 500 000 M., Gesamtkosten rd. 1 Mill. M.), Krefeld, Neumark, Odenkirchen, Rheinberg, Siegburg, Tarnowitz und Zeitz. Bedeutende Fortsetzungs- oder Schlußraten werden gefordert für Düsseldorf (450 000), Frankfurt a. M. (300 000 M. und 463 000 für reinen Grunderwerb), Bielefeld (515 000), Naumburg (400 000), Beuthen O.-Schl. (300 000), Elbing (rd. 350 000), Königsberg in Pr. (550 000 M.).

Wettbewerbe.

Ein engerer Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Stadttheater in Münster i. W. wird unter 4 eingeladenen Architekten gegen ein Honorar von je 2500 M. ausgeschrieben. Für das am Servatii-Platz zu errichtende Bauwerk ist eine Bausumme von 900 000 M. angenommen.

Wettbewerb Stadt-Theater Krefeld. Mit Bezug auf die Mitteilung in No. 2 der „Deutschen Bauzeitung“ vom 7. Januar 1914 bitte ich ergebenst um folgende Berichtigung: Es ist nicht wahr, daß mein Zuschauerraum nur 1092 Sitzplätze und davon 178 der III. Rang enthält. Mein III. Rang hat 286 Sitzplätze und somit der Gesamt-Zuschauerraum 1200 Sitzplätze, wie im Ausschreiben gewünscht. Außerdem ist in meinem Erläuterungsbericht zum Ausdruck gekommen, daß der III. Rang ohne jedes

Von dem Etatsansatz des Kultusministeriums in Höhe von 17,84 Mill. M. entfallen 500 000 M. auf Beihilfen zu Kirchen- und Pfarrhausbauten; 171 000 M. auf die geistliche Verwaltung (1. R. 150 000 M. für ein Dienst-Gebäude für das Konsistorium in Königsberg i. Pr.), 23 000 M. auf die Prov.-Schulkollegien. Für Universitätsbauten einschl. der Charité zu Berlin werden 5,67 Mill. M. gefordert und zwar für: Greifswald 173 000, Kiel 302 000, Göttingen 324 000, Königsberg i. Pr. 333 000, Halle a. S. 378 000, Breslau 412 000, Bonn 435 000, Münster 713 000, Marburg 949 000, Berlin 1,2 Mill. M. und außerdem für die Charité noch 444 400 M. Für Berlin ist für den Erweiterungsbau des Universitäts-Gebäudes eine 2. Rate von 1 Mill. M. gefordert. Der im Etat 1913 erwähnte Entwurf ist zu Gunsten eines anderen, nach der Begründung auch in architektonischer Hinsicht vorzuziehenden, aufgegeben worden. Dieser neue, in Ausführung begriffene Entwurf sieht die Verlängerung der beiden Flügel des Universitätsgebäudes auf beiden Seiten des Kastanienwäldchens bis zur Dorotheen-Straße vor. Die Kosten ohne innere Einrichtung sind jetzt auf 2,32 Mill. M. veranschlagt. Es wird ferner für Berlin eine 1. Rate von 150 000 M. für die Erweiterung des Museums für Naturkunde gefordert. Für Breslau sind Grund-Erwerb und 1. Rate (zusammen 355 000 M.) für den Neubau des landwirtschaftlichen Instituts zu erwähnen, für Halle eine 1. Rate von 100 000 M. für eine Klinik für Ohren-, Nasen- und Kehlkopf-Krankheiten, für Kiel eine Erweiterung des anatomischen Institutes, Göttingen ein Magazin-Neubau für die Bibliothek, Marburg ein Neubau eines Hörsaal-, Seminar- und Verwaltungs-Gebäudes, Münster für Bauten der neu angegliederten medizinischen Fakultät als 1. Rate 700 000 M., Gesamt-Kosten 4 Mill. M., zu denen aber Stadt und Provinz beitragen.

Das Kultusministerium fordert weiter für höhere Lehranstalten rund 2 Mill. M., darunter 1. Raten für Heilsberg, Kattowitz, Koesfeld, Minden. Für das Elementar-Unterrichtswesen sind angestellt 4,14 Mill. M., davon 2 Mill. zu Beihilfen zu Elementar-Schulbauten, der Rest für Seminar- und Schulbauten. Für Zwecke von Kunst und Wissenschaft werden 3,61 Mill. beantragt. Davon entfallen fast 3 Mill. allein auf Berlin und zwar 1 Mill. M. als 7. Rate auf die Erweiterungs- und Neubauten der Museen, 1 Mill. als 2. Rate auf das Asiatische Museum in Dahlem (2 Mill. M. Baukosten). Als letzte Rate sind für den Bibliotheksbau 649 700 M. ausgeworfen (Gesamt-Kosten 14,3 Mill. M.). Es ist ferner eine 1. Rate von 250 000 M. für den Neubau der Kunstschule in Berlin eingesetzt, die auf dem alten Botanischen Garten in der Grunewald-Straße mit einem Aufwand von 1,04 Mill. M. neu errichtet werden soll, nachdem das untertunnelte alte Grundstück an die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin verkauft worden ist.

Hervorzuheben sind ferner 2. Raten von 250 000 und 300 000 M. für den Neubau der Kunstakademien in Düsseldorf und Königsberg i. Pr., sowie 100 000 M. als außerordentlicher Dispositionsfonds für die Denkmalpflege. Erwähnt sei noch, daß für Ausgrabungen etwa 250 000 M. ausgeworfen sind.

Schließlich sind für die technischen Hochschulen noch 1,75 Mill. M. beantragt, davon für Breslau nichts, Danzig 455 000 M., Aachen 119 600 M., Hannover 540 000 M., Berlin 1,04 Mill. M. In Berlin handelt es sich um eine 2. Rate von 600 000 M. für ein neues Unterrichtsgebäude (Gesamt-Kosten 1,27 Mill. M.), eine 2. Rate für das Metallhüttenmännische Institut und das Institut für physikalische Chemie. Es soll ferner ein Laboratorium für die künftige Bergbauabteilung erbaut werden. In Hannover handelt es sich namentlich um Fortsetzung des Baues des Maschinenbau-Laboratoriums. In Aachen ist eine 1. Rate von 100 000 M. für den Neubau eines Bauingenieur-Laboratoriums eingestellt. —

(Schluß folgt.)

Bedenken noch um eine weitere Reihe Sitzplätze erweitert werden kann, womit die im Programm gewünschten 325 Sitzplätze vorhanden sind und der Gesamt-Zuschauerraum sogar 1240 anstatt 1200 Sitzplätze, wie gewünscht, enthält. —

W. Brurein, Architekt, B. D. A.

Inhalt: Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark. — Baukunst und Tagespresse. — Der Neubau der Alten Main-Brücke in Frankfurt am Main. — Neue Holzbauweisen. — Das Bauwesen im preussischen Staatshaushalt für das Geschäftsjahr 1914. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.



ER NEUBAU DES WE-
 BERHAUSES IN AUGS-
 BURG. * ARCHITEKT:
 STADTBURAT HOL-
 ZER IN AUGSBURG. *
 *** ENTWURF ***
 MIT ZWISCHENGE-
 SCHOSS. * ANSICHT
 VON DER MAXIMI-
 * LIAN-STRASSE. *
 === DEUTSCHE ===
 ** BAUZEITUNG **
 XLVIII. JAHRG. 1914
 * * * * NO. 5. * * * *



Weberhaus und St. Moritz-Kirche in Augsburg nach dem Stich von Balth. Frederic Leizel.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. NO 5. BERLIN, DEN 17. JANUAR 1914.

Der Neubau des Weberhauses in Augsburg.

Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.

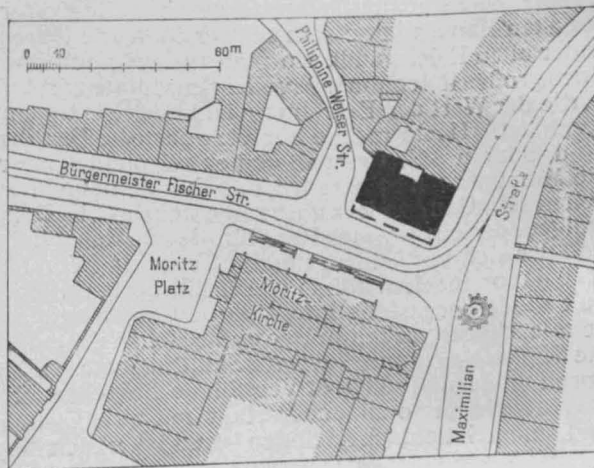
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 60 und 61.



Mitten in Augsburg, im Herzen der Altstadt, zwischen Fuggerhaus und Rathaus, liegt neben der alten St. Moritz-Kirche das Weberhaus, einst ein glanzvolles Wahrzeichen einer mächtigen mittelalterlichen Zunft, heute nur noch eine Ruine, die sich von anderen lediglich dadurch unterscheidet, daß sie ihr Dach behalten hat (S. 60). Das Weberhaus geht auf das XIV. Jahrhundert zurück; es war die Heimstätte der einst so blühenden Weberzunft, der Augsburg so viel Glück und Wohlstand verdankt. Ihm sind 1602 das Bäckerhaus und 1608 das Metzgerhaus gefolgt, beides Werke von Elias Holl, die neben dem Zeughaus noch heute des Meisters Ruhm verkündigen. Wohl damit das Weberhaus nicht hinter diesen Bauten zurück stehe, erhielt es in den Jahren 1605—1608 die Fassadenmalereien, die heute nur noch in dürftigen Spuren erhalten sind. Aus ihnen allein wäre kein zusammenhängendes Bild über die Kompositionen zu gewinnen, wenn nicht zu einer Zeit schon Aufnahmen gemacht worden wären, als noch reichlichere Reste die Zusammenhänge der Komposition feststellen gestatteten oder doch erraten ließen. Der Maler Brandes hat im Jahre 1904 eine Rekonstruktion der äußeren Erscheinung des Weberhauses versucht, die sich als Originalbild im Maximilians-Museum in Augsburg befindet. Das von ihm gezeichnete Bild beruht auf örtlichen Aufnahmen und, wo diese nicht mehr möglich waren, auf Stichen des XVIII. Jahrhunderts. Die Bemalung der Südseite des Hauses ist nur aus einzelnen Teilbildern genauer zu entnehmen, während

über die zusammenhängende Bemalung der Ostseite ein 50 : 80 cm großer Stich von Thomas Kraus, den wir S. 61 wiedergeben, ein zuverlässiges Bild gibt. Die Bemalung der Westfassade war schon im XVIII. Jahrhundert völlig unkenntlich; von ihr liegen unglücklicherweise auch nur Beschreibungen vor.

Im Inneren barg das Haus eine alte Zunftstube, die im Jahre 1864, als das Weberhaus sich in Privatbesitz befand, vom Bayerischen National Museum in München erworben worden war und nunmehr dasselbst als ein selbständiger Raum eingebaut wurde. Die Abbildung Seite 61 zeigt die Zunftstube in ihrer jetzigen Verfassung. Der Raum wurde mit Rücksicht auf eine wirkungsvolle Unterbringung der Decke und der Vertäfelung entworfen, sodaß beide



heute einen architektonischen Bestandteil des Museums bilden.

Im XIV. Jahrhundert erbaut, kam das Haus im Jahre 1548 nach dem Erlöschen der Zunft als das Haus der Weber-Innung in den Besitz der Stadt Augsburg und blieb bis in die Mitte des XIX. Jahrhunderts der Sitz der Innung. Darauf ging das Haus in Privatbesitz über, erlitt im Inneren weitgehende Veränderungen durch Einbauen von Wohnzellen und Geschäftsräumen und durch die Entfernung der Vertäfelungen und der Decke der Zunftstube. Die letzte Besitzerin des Hauses, die Firma Ginsberger & Co. in Augsburg, plante nach den Entwürfen der Architekten Krauß & Dürr daselbst einen Neubau, bei dem auch eine freie Bemalung der Fassaden ins Auge gefaßt war für den Fall, daß die Stadtverwaltung dem Bauherrn ein Vorrücken über die Baufucht der Bürgermeister Fischer-Straße und einen höheren Aufbau als bisher gestatten würde. Die Gesamterscheinung des alten Hauses mit seinem langen First und den Giebeln sollte wieder erscheinen.

Von dieser Absicht hatte ein Bürger der Stadt Kenntnis erhalten und sich in hochherziger Weise bereit erklärt, der Stadtgemeinde den Betrag von 200 000 M. zur Verfügung zu stellen, wenn sie unter Beibehaltung der alten Architektur sowie unter Wiederherstellung der alten Wandgemälde einen Umbau selbst vornehme oder einen Neubau unter ähnlichen Gesichtspunkten aufführe und die dauernde Unterhaltung der Fresken übernehme. Mit Beschlüssen vom 4. und 15. Mai 1912 nahmen die städtischen Kollegien die Schenkung an, erwarben das Anwesen um 455 000 M. und billigten zunächst im Prinzip auf Grund eines Gutachtens den Abbruch des Hauses, sowie die Auführung eines Neubaus unter Vorrückung vor die bisherige Baulinie und unter Einschiebung eines Zwischengeschoßes von 2,5^m Höhe. Am 29. März 1913 faßte dann der Stadtmagistrat mit 24 gegen 3 Stimmen den Beschluß, das Weberhaus abzubauen und an seiner Stelle einen Neubau mit einem Aufwand von 280 000 M. nach einem Entwurf des Stadtbauamtes vom 4. Dez. 1912 aufzuführen. Der Neubau sollte 2^m über die jetzige Baufucht vorgeückt werden und außer einem Untergeschoß ein Erd- und ein Zwischengeschoß, zwei Obergeschoße, sowie ein ausgebautes Dachgeschoß erhalten. Das Haus sollte ferner im Äußeren unter Zugrundelegung der am alten Bauwerk gemachten Original-Aufnahmen durch Kunstmalers Brandes neu bemalt werden.

Nach Bekanntwerden dieses Beschlusses setzte in der Öffentlichkeit alsbald eine Bewegung ein, die sich gegen den Abbruch des Hauses wandte und seine Erhaltung durch Wiederherstellung forderte. Es war insbesondere eine Art Aufruf an die Bürgerschaft der Stadt Augsburg, der unter dem 10. April 1913 von einer großen Gruppe angesehener Münchener Künstler, als deren Führer man wohl Gabriel von Seidl annehmen konnte, ausging, und die Bitte aussprach, „das Weberhaus als ein altes Wahrzeichen deutschen Gewerbefleißes und deutscher Kunst der Nachwelt zu erhalten und es in altem Schmuck wieder herzustellen“. Der künstlerische und geschichtliche Wert des alten Hauses lasse sich schwer in Worte fassen. In der alten Reichsstadt, wo man immer noch über einen großen Reichtum wertvoller Altertümer verfüge, werde der Wert des Einzelnen nicht hoch genug eingeschätzt. Heute mache der verwahrloste Bau den Eindruck eines Sterbenden und es sei nicht schwer, die Mitmenschen zu bereden, daß ihm nicht mehr zu helfen sei. Ganz anders aber zeige sich das Bild Demjenigen, der ein warmes Herz für die alte Kunst habe und der sich vor seinem inneren Auge eine Vorstellung davon machen könne, wie das Weberhaus, liebevoll wiederhergestellt, inwendig und auswendig auf den Beschauer wirken müsse und welchen Ehrentitel die Wiederherstellung für die Stadt bedeute. „Der durch moderne Baukunst Verwöhnte begreift nicht, was an einem so einfachen Haus mit zwei Giebeln und einem Satteldach zu finden ist, und dennoch liegt

in einem solchen Gebilde das A und O der Baukunst, wie sie sich vom antiken Tempel bis auf unsere Tage entwickelt hat“. Noch seien Reste der alten Fassaden-Malereien erhalten und am Giebel prange noch das alte Weberwappen, welches Bischof Ulrich der Zunft für ihr tapferes Verhalten in der Schlacht auf dem Lechfelde verliehen hatte. Sorgfältige Aufnahmen des gemalten Schmuckes, die zumteil in natürlicher Größe vom Gerüst aus gemacht wurden, frühere farbige Studien und auch Aufnahmen aus älterer Zeit ermöglichten es, die Bemalung auf die noch gesunden und neu zu verputzenden Mauern wieder aufzubringen. Daß das Innere unter gewissen Konzessionen an die praktische Verwendbarkeit wieder würdig hergerichtet werden könne, sei jedem Fachmann ohne weiteres klar. Der bauliche Zustand werde als höchst bedenklich bezeichnet, aber alle diese Schwierigkeiten seien zu überwinden, wenn guter Wille vorhanden sei.

Demgegenüber kamen andere Beurteiler auf Grund eingehender Besichtigung des Hauses zu der Ueberzeugung, „daß der bauliche Zustand des Hauses einen Umbau im Sinne der Erhaltung ausschließt; denn die zahlreichen baulichen Änderungen im Laufe der Jahrhunderte haben sowohl im Inneren wie im Äußeren derart bedenkliche Zustände geschaffen, daß ihre konstruktiv einwandfreie Beseitigung zweifellos die noch vorhandenen erhaltungswürdigen Reste vollständig vernichten müßte“. Auch diese Beurteiler, Hönig, Lasne, Franz Rank, bedauern es, wenn das Bauwerk aus dem Stadtbild verschwinden müsse, begrüßen es daher, daß ein Neubau nach dem alten Vorbild geplant werde.

Ein anderer Wortführer bekämpft den falschen „Historizismus“. Er meint, die real denkenden Augsburger seien klüger, als die weichmütigen und pathetischen Protestler. Das Weberhaus stöhne vor Lebensüberdruß und bettele den Vorübergehenden an: Gib mir den Gnadenstoß! Es sei mit unzähligen Narben und Altersrunzeln bedeckt und in seinem Inneren wohne das Grauen. Es habe keine Eingeweide mehr, es sei hohl. Aber die Schwärmer versicherten, es gehe von dem verwahrlosten Gebäude ein romantischer Zauber aus. Das biblische Alter des Mauerwerkes flöße ihnen Ehrfurcht ein, der Verwesungsgeruch steige ihnen zu Kopf. Es sei unmöglich, einen verfallenen baulichen Organismus „in altem Glanz wiederherzustellen“. Was sterben wolle, möge getrost sterben. Zukunft werde Gegenwart und Gegenwart werde Vergangenheit. Alles fließe und alles Leben münde in den Tod. Es zieme sich nicht für ein starkes Geschlecht, die Monumente der Ahnen schwärmerisch zu verehren und den eigenen Schöpfungen zu mißtrauen. Wenn auch die geschichtlichen Zeugen der Kultur mit „unheimlicher“ Schnelligkeit aus unseren alten Stadtbildern verschwänden, so sei doch viel unheimlicher das Gefühl der eigenen Ohnmacht, das sich vor der Gegenwart fürchte und sich ängstlich an die Vergangenheit anklammere. Dem neuen Charakter, nicht dem alten, gelte es, gerecht zu werden und dieser Notwendigkeit seien alle empfindsamen Pietätsrücksichten unterzuordnen. Ruinen sollten nicht restauriert und künstlich erhalten werden, sondern der Humusboden sein für neues Leben!

Das Angeführte zeigt, daß auch bei diesem Anlaß die Geister lebhaft aufeinander eingedrungen sind. In Augsburg entschied man sich bei diesem Streit zu der Auffassung, daß die Frage der Wiederherstellung des alten Weberhauses oder eines Neubaus letzten Endes nicht Wissenssache, sondern Gefühlssache sei. Für das städtische Hochbauamt ging aus der Sichtung des Streitmaterials die Ueberzeugung hervor, daß ein Neubau der Erhaltung vorzuziehen sei. Gleichwohl hat das städtische Hochbauamt sein Bedauern darüber nicht unterdrückt, „daß nicht schon vor Jahrzehnten, als sich das Haus und seine Inneneinrichtung noch in einem wahrheitsgetreuen Zustand befanden, zur Erhaltung des Altbaues die geeigneten Schritte ergriffen wurden“. Der Magistrat von Augsburg

burg entschied sich nach gründlicher Prüfung aller für und gegen den Abbruch des Weberhauses abgegebenen Äußerungen für einen Neubau im Sinne des Hochbauamtes. „Damit glaubt er, dem moder-

nen Grundsatz, daß historisch Denkwürdiges und architektonisch Schönes nach Möglichkeit erhalten werden sollen, nicht zuwider gehandelt zu haben“. —

(Schluß folgt.)

Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Geschäftsjahr 1914.

(Schluß.)



n dem Etat der Bauverwaltung in Höhe von 23,9 Mill. M. nehmen die Binnenwasserstraßen mit 12,7 Mill., die Seehäfen und Seeschiffahrts-Verbindungen mit 8,8 Mill., die Hochbauten mit 1,5 Mill. M., vermischte Ausgaben mit 948 000 M. teil. In letzterem Betrage sind Ablösungen für Gerechtsame, Wege- und Brücken-Unterhaltungspflichten enthalten, darunter 450 000 M. als Rest für die Ablösung der Unterhaltungspflicht an der alten Mainbrücke zu Frankfurt a. M. (Gesamtsumme 1,35 Mill. M.)*). Als Ergänzungsrate sind 40 000 M. für Versuche auf dem Gebiet des Eisenbetonbaues eingesetzt.

Unter den Ansätzen für Hochbauten sind 1. Raten enthalten für die Erweiterung des Ober-Präsidial-Gebäudes in Breslau (230 000 M., Gesamt-Kosten 1,23 Mill.); für den Neubau des Ober-Präsidial-Gebäudes in Stettin (540 000 M., Gesamt-Kosten einschließlich Grunderwerb 1,04 Mill. M., da der Raum im kgl. Schloß zu Stettin, das auch gleichzeitig das Provinzial-Schulkollegium aufnimmt, nicht mehr ausreicht); für den Neubau des kgl. Opernhauses zu Berlin 500 000 M. Die Erläuterungen sagen darüber nur, daß bekanntlich 1913 bereits 100 000 M. zu den Vorarbeiten bewilligt worden seien. „Entsprechend einer Entschließung des Landtages ist zu diesen Vorarbeiten der Geh. Brt. Dr. L. Hoffmann in Berlin herangezogen worden. Auf Grund der von diesem Architekten gegebenen Skizzen wird zurzeit der Bauentwurf und Kostenanschlag ausgearbeitet. Seine endgültige Fertigstellung ist bis zu den Verhandlungen des Landtages zu erwarten. Der Anschlag wird vorläufig weder die Kosten der inneren Einrichtung und Bühnen-Maschinerie, die früher überschläglich auf insgesamt 3 Mill. M. angenommen waren, noch die Kosten für außerhalb der Gebäude erforderliche Neben-Anlagen, noch endlich die Baukosten für ein neues Dekorations-Magazin enthalten. Für letzteres kann gegenwärtig ein besonderer Entwurf und Kostenanschlag noch nicht aufgestellt werden, weil die Größe und Ausgestaltung dieses Baues davon abhängt, in welchem Umfange in dem Hauptbau Räume für Magazin-zwecke werden verwendet werden können, worüber endgültige Entschlüsse noch nicht möglich sind.“

In den Aufwendungen für Seehäfen und Seeschiffahrts-Verbindungen sind für neu aufzunehmende Arbeiten 1,41 Mill. M. als 1. Rate eingesetzt, darunter 750 000 M. für die Verbesserung der Schiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde. Nach den Erläuterungen hat die ungünstige Verkehrs-Entwicklung im Stettiner Hafen zu dem Beschluß Veranlassung gegeben, die genannte Fahrstraße zu begradigen und auf wenigstens 8 m zu vertiefen, um größeren Schiffen die Einfahrt zu erleichtern. Die Kosten sind auf 10,2 Mill. M. veranschlagt. Es ist eine 5jährige Bauzeit angenommen. Es handelt sich bei den neuen Arbeiten ferner um Uferschutzbauten, Seezeichen usw. Für den Fischereihafen Geestemünde, für den außerdem 1,81 Mill. M. als Schlußraten für Ufermauern, Gleisanlagen, Grunderwerb gefordert sind, werden für neue Erweiterungsbauten noch 200 000 M. angesetzt. Von den übrigen Fortsetzungs- und Schlußraten sind hervor zu heben: 1,5 Mill. M. als 3. Rate für Landgewinnung westlich des Emdener Außenhafens.** (Gesamt-Bedarf 6,1 Mill. M.), 530 000 M. als 2. Rate für den Hafen am Norddeich, 500 000 M. als 6. Rate für die Verbesserung der Seeschiffahrtsstraße nach Harburg, 600 000 M. als 2. Rate für Strandschutzbauten auf Juist, 482 000 M. als Rest für Verbreiterung des Hafen-Kanales in Neufahrwasser. Für diese Ausführung war ursprünglich nur eine Wassertiefe von 7,8 m unter M.W. in Aussicht genommen, sie soll jetzt aber auf 8,5 m erhöht werden.

Bei den Arbeiten an Binnenwasserstraßen entfallen auf Brückenbauten 1,04 Mill. M. Darin ist ein Betrag von 50 000 M. als Staatsbeitrag zum Bau einer festen Rheinbrücke bei Wesel hervor zu heben. Zurzeit besteht eine dem Schiffahrts-Verkehr sehr hinderliche staatliche Schiffbrücke, die auch dem gesteigerten Verkehr bald nicht mehr genügen wird. Es soll daher eine

festen Brücke gebaut werden, zu deren Durchführung sich ein Zweckverband der Stadt Wesel mit den Landkreisen Mörs und Rees gebildet hat. Die Kosten sind auf 3,38 Mill. M. veranschlagt. Der Staat soll für den Vorteil des Fortfalles der Unterhaltung der Schiffbrücke 1,95 Mill. M. zahlen und die Brücke auf Kosten des Zweckverbandes ausführen. Im Zusammenhang damit soll das Hochwasserprofil des Hauptrheinarmes (des sogen. Büdericher Kanales) erweitert und der alte Rhein, in den auch die Lippe einfließt, hochwasserfrei abgeschlossen und zu einem Hafen ausgebaut werden. Die Kosten der Erweiterung des Rheinarmes sind auf 800 000 M. veranschlagt.

Für Schleusenbauten sind 1,59 Mill. M. vorgesehen, davon 450 000 M. als 1. Rate für den Bau einer 2. tieferen Schleuse im Main bei Kostheim (Gesamt-Kosten 1,35 Mill. M.), deren Bau erforderlich wird mit Rücksicht auf die gesunkenen Rheinwasserstände; ferner 850 000 M. für die Fortsetzung der Schleppzugs-Schleusenbauten im Dortmund—Ems-Kanal. Für Häfen in Cosel, Posen, Maltzsch a. O. usw. sind 465 000 M. zur Fortsetzung der Arbeiten vorgesehen.

Auf Schiffahrtsstraßen (regulierte Flüsse und Kanäle) entfallen 8,3 Mill. M., davon 3 Mill. (2. Rate) auf die Verbesserung der Oder-Schiffahrt bei Breslau (Ges.-Kosten 17 Mill. M.), 1,1 Mill. als 7. Rate für die Kanalisierung der Aller von Celle bis zur Leine-Mündung (Gesamt-Kosten 3,8 Mill. M.) und 1,8 Mill. M. als 2. Rate für die Main-Kanalisierung oberhalb Offenbach (Gesamt-Kosten 5,11 Mill. M.). 700 000 M. sind als Fortsetzungs-Rate für die Instandsetzung der Spree—Oder-Wasserstraße auf der Strecke Große Tränke—Fürstenberg (Gesamt-Bedarf 7,68 Mill. M.) vorgesehen, 750 000 M. als 4. Rate für die Begradigung der Ems zwischen Papenburg und Leerort (Gesamt-Kosten 4,69 Mill.), 400 000 M. als 2. Rate für den erweiterten Ausbau der Weser auf der Strecke Minden—Bremen (Gesamt-Kosten 4,5 Mill. M.) und für Versuchsbauten an der oberen Weser und Aller. Unter den neuen Ausführungen ist noch die Herstellung eines Pumpwerkes bei Fürstenberg a. O. zur Speisung der Scheitelhaltung des Oder—Spree-Kanales zu erwähnen. Es soll das aus der Scheitelhaltung bei den Schleusungen zur Oder abfließende Wasser der Scheitelhaltung wieder zuführen.

Von den 178,8 Mill. M. Gesamtforderung der Eisenbahn-Verwaltung entfallen 18,7 Mill. auf den Zentral-Fonds und davon wieder 15 Mill. auf den Dispositions-Fonds für unvorhergesehene Bauten und Fahrzeug-Vermehrung. Für die Herstellung elektrischer Sicherungs-Anlagen werden wieder 2,5 Mill. M., je 500 000 M. für Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden und Schnee-Verwehungen, sowie für Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für geringbesoldete Eisenbahnbeamte in den östlichen Grenzgebieten bestimmt, 200 000 M. für die Einführung von Doppellicht-Signalen (Schlußrate).

Die übrigen Kosten verteilen sich auf die 21 Eisenbahn-Direktionen, wie folgt:

Essen 27,37, Köln 13,96, Erfurt 10,42, Frankfurt a. M. 9,05, Rattowitz 8,83, Berlin 7,35, Danzig 7,3, Hannover 7,28, Kassel 7,19, Breslau 6,55, Halle 6,04, Altona 6,02, Magdeburg 5,56, Münster 5,48, Posen 4,66, Königsberg i. Pr. 4,6, Saarbrücken 3,22, Stettin 2,92, Bromberg 2,8, Elberfeld 1,21 Mill. M., Mainz 700 000 M. (dazu noch 947 000 M. für Bauten des hessischen Staates).

Aus dem Altonaer Bezirk ist an Neuausführungen die Verstärkung des eisernen Ueberbaues der Vorflut-Oeffnungen der Brücke über die Brückelbe bei Harburg zu erwähnen mit 533 000 M. Gesamtkosten. Unter den fortzusetzenden Arbeiten ist der Umbau des Bahnhofes Kiel (1 Mill. weitere Rate) zu erwähnen, dessen Kosten infolge höherer Grunderwerbskosten und ungünstiger Bodenverhältnisse sich von 9,1 auf 13,6 Mill. M. steigern, ferner der Umbau des Bahnhofes Rendsburg (1,3 Mill.-Rate), der im Zusammenhang mit dem Bau der Hochbrücke über den Kaiser Wilhelm-Kanal erfolgen mußte.

Für den Berliner Bezirk werden an Fortsetzungs-Raten 1,8 Mill. M. für die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau gefordert, deren Gesamtkosten sich namentlich infolge von Erweiterungen des Rangierbahnhofes Wustermark über den ursprünglichen Plan hinaus,

*) Vergleiche die Ausführungen über den von der Stadt geplanten Neubau in No. 4, Seite 51.

**) Vergleiche „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1913, Seite 534.



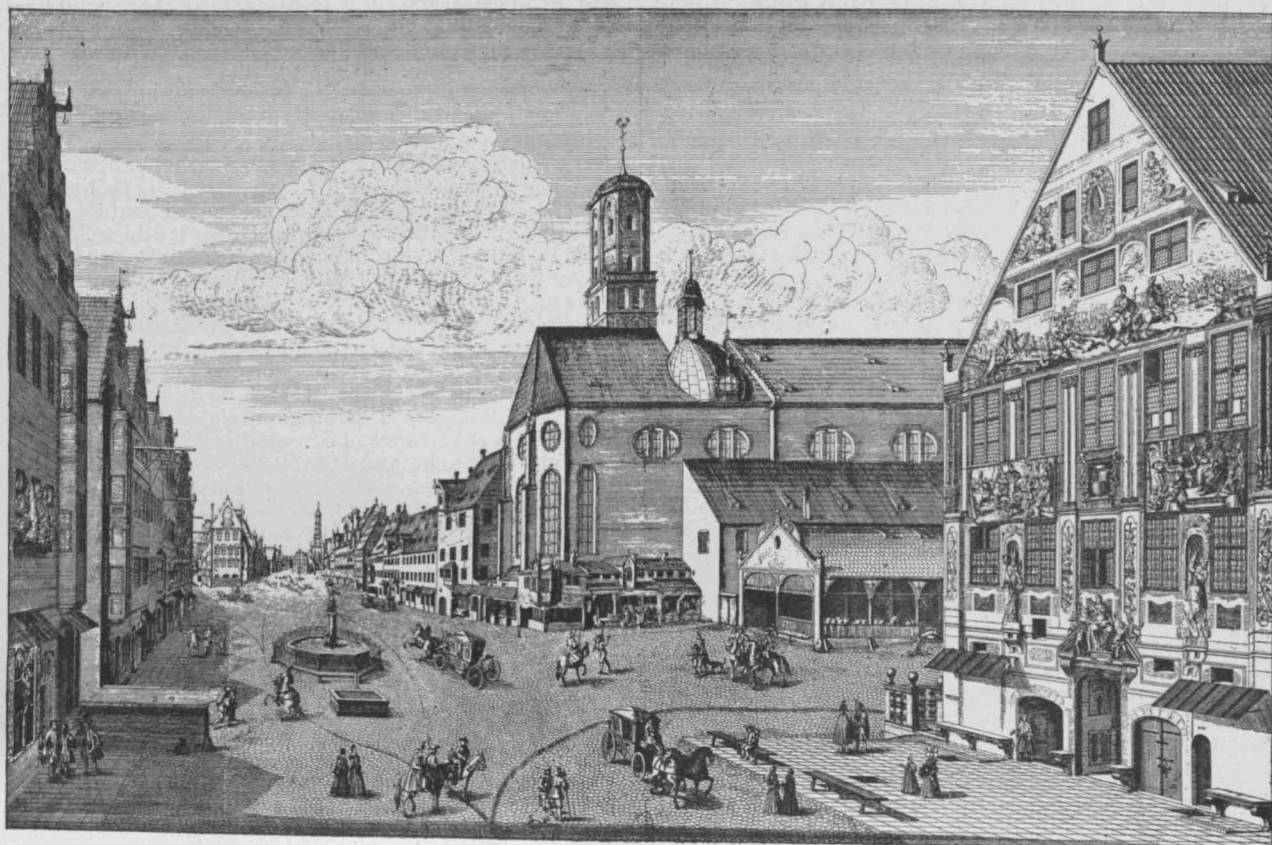
Ansicht von der Bürgermeister Fischer-Straße.



Ansicht an der Maximilian-Straße.

Haus der Weberzunft in Augsburg im heutigen Zustand.
Der Neubau des Weberhauses in Augsburg. Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.

sowie durch die Schaffung einer Arbeiter- und Beamten-Kolonie bei diesem Bahnhof (2,5 Mill. M.) von 18,16 Mill. auf 21,98 Mill. M. steigern. Für den Umbau des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin werden als weitere Rate 800 000 M. gefordert. Hier hat sich bei der weiteren Bearbeitung neben der Erweiterung auch ein tiefer greifender Umbau der alten Anlagen, unter anderem die völlige Beseitigung der alten Hallenkonstruktion als nötig erwiesen.



Das Weberhaus mit Blick in die Maximilian-Straße nach dem Stich von J. Thomas Kraus.



Augsburger Weberhaus-Zunftstube im Bayerischen National-Museum in München.
Der Neubau des Weberhauses in Augsburg. Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.

sen und die Herstellung eines neuen einheitlichen Hallenbaues für den ganzen erweiterten Bahnhof. Die Gesamtkosten steigen dadurch von 8,94 auf 10,79 Mill. M. Unter den geplanten Neubauten sind hervorzuheben die Beseitigung der Schienen-Kreuzungen zwischen Bahnhof Ebers- und Pape-Straße der Ringbahn (Südring und Vollring), um eine größere Zugdichte zu ermöglichen (Gesamtkosten 3,57 Mill. M.), und eine Rate von 300 000 M. für die Erweiterung des Verkehrs- und Bau-Museums.

Im Breslauer Bezirk bilden Fortsetzungsraten von 1,3 Mill. M. für Bahnhof Oels, 1,2 Mill. M. für den Bahnhof Odertor in Breslau selbst die Hauptposten. Erweiterungen sind geplant für die Bahnhöfe Altwasser, Lüben, Königszell usw.

Im Bezirk der Eisenbahn-Direktion Kassel sind für die Erweiterung des Bahnhofes Kassel-O. weitere 2,8 Mill. eingesetzt, für die Wagen-Werkstätte in Paderborn 1,2 Mill. M. Unter den Neuforderungen ist ein Ansatz von 100 000 M. für die Erweiterung der Hauptwerkstätte Göttingen (Gesamtkosten 3,21 Mill.) hervor zu heben.

Für den Kölner Bezirk sind bedeutendere Neubauten nicht vorgesehen. Raten von 3,5 Mill. für die Beseitigung der Schienenkreuzung am Block Großkreuz bei Köln, von 1,5 Mill. M. für die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Köln, 1 Mill. für den Rangierbahnhof Köln-Kalk-Nord, 1 Mill. für die Bahn-Anlagen bei Viersen bilden die Hauptposten.

Im Danziger Bezirk handelt es sich hauptsächlich um Fortsetzungs-Raten für die Rangier-Bahnhöfe bei Dirschau (2 Mill.), Saspe (1,8 Mill.), Danzig Ige Tor (1 Mill.). Die Direktion Elberfeld setzt 4 Mill. M. an für den weiteren Ausbau der Bahn-Anlagen bei Hagen, 1,2 Mill. M. für Düsseldorf-Rath. Für Düsseldorf-Derendorf wird der auf 19,9 Mill. M. veranschlagte Umbau, da der Bahnhof als Haupt-Güterbahnhof und Rangier-Bahnhof nicht mehr ausreicht, durch eine 1. Rate von 100 000 M. eingeleitet. Neu vorgesehen ist ferner der Umbau des Bahnhofes Kreuztal der Ruhr-Siegbahn, in dem die verkehrsreiche Nebenbahn von Marburg einmündet und von wo eine neue Linie nach Olpe abzweigen soll. Gesamtkosten 10,33 Mill., 1. Rate 100 000 M. Die Direktion Erfurt setzt in erster Linie die Umgestaltung der Bahn-Anlagen in Zeitz (Fortsetzungsrate 2,7 Mill. M.), des Bahnhofes Weißenfels (1,5), des Personen-Bahnhofes Coburg (1,3), der Bahn-Anlagen bei Gera (1 Mill.) und des Neubaus der Hauptwerkstätte in Meiningen (1 Mill. M.) fort.

Sehr bedeutende Arbeiten hat die Eisenbahn-Direktion Essen zu bewältigen. Hier sind die Arbeiten fortzusetzen bei der Erweiterung des Bahnhofes Weddau (5 Mill. Rate), dessen Gesamtkosten jetzt durch mannigfache Erweiterungen auf mehr als das Doppelte, 14,31 Mill. M. gegenüber dem ersten Plan gestiegen sind; bei den Bahnhöfen Herne und Hamm (je 3 Mill.), Wanne (2,5), Dortmund-Erfeld (2 Mill.). Neu in Aussicht genommen sind die Erweiterung des Bahnhofes Mülheim (Ruhr)-Heißen (1. Rate 200 000 M.) mit einem Gesamtaufwand von 11,87 Mill. M., der Bahn-Anlagen bei Duisburg mit 36,2 Mill., des Bahnhofes Gelsenkirchen mit 10,4 Mill. M. (gefordert zunächst 2,11 Mill. für Grunderwerb) und Gelsenkirchen-Schalke mit 5,65 Mill. M. In diesem Bezirk macht sich hinsichtlich der Ausführungen die Wirkung der Verkehrs-Störungen vom Herbst des Jahres 1912 noch besonders geltend.

Für Frankfurt a. M. sind an Fortsetzungsraten 2,5 Mill. M. für den Hauptbahnhof in Frankfurt selbst zu erwähnen. Der Plan ist gegen früher erweitert, die Bahnsteige sollen zur rascheren Abwicklung des Verkehrs hoch gelegt werden. Die Kosten stiegen von 7,5 auf 9,14 Mill. M. Für die Fortsetzung der Erweiterung des Bahnhofes Offenbach a. M. wird 1 Mill. M. ausgeworfen. Die Hauptaufgabe für den Direktionsbezirk Halle ist die Fortsetzung der Umgestaltungen für den Hauptbahnhof Leipzig (Rate von 3 Mill. M.). Auch hier haben sich während des Baues noch Erweiterungen als wünschenswert ergeben, sodaß die Gesamtkosten von 35,35 auf 37,65 Mill. M. anwachsen. Außerdem sind im Bezirke dieser

Eisenbahndirektion Erweiterungs- und Umbauten für Bitterfeld, Senftenberg, Falkenberg, Torgau, Elsterwerda geplant.

Im Bezirk Hannover steht die Umgestaltung der Bahnanlage in Bremen mit einer weiteren Rate von 2 Mill. M. an erster Stelle. Die Gesamtkosten sind allmählich auf 20,18 Millionen M. angewachsen. Fortgesetzt wird ferner die Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Wunstorf und Lehrte (Rate 1,5 Mill. M.). Die Gesamtkosten erreichen die Summe von 49,59 Mill. M. wovon jedoch nur etwa 19 Millionen M. aus dem Extraordinarium zu entnehmen sind.

Die Direktion Kattowitz setzt mit erheblichen Raten ihre Arbeiten an den Bahnhöfen Kandrzin (2 Millionen), Gleiwitz (2,8), Ratibor (1,3) fort. Die Neubauten sind kleinerer Art. Im Königsberger Bezirk bilden 2,5 Millionen M. weitere Raten für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Königsberg selbst den wichtigsten Posten. Im Magdeburger Bezirk sind weitere 2,1 Mill. für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Magdeburg selbst, 1 Mill. desgl. für Köthen ausgeworfen. In Aussicht genommen ist der Umbau der Bahnhöfe Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Neustadt und Braunschweig (je 100 000 M. erste Rate). In Braunschweig sind 2 der preuß. Staatsbahn-Verwaltung gehörige Bahnhöfe vorhanden, die zum großen Teil schon aus den 30 und 40 er Jahren vorigen Jahrhunderts stammen und ganz unzureichend geworden sind. Ein Umbau war schon 1896 in Aussicht genommen, der Plan fand aber nicht die Zustimmung der braunschweigischen Behörden. Er ist jetzt auf erweiterter Basis neu aufgestellt und erfordert 29,19 Mill. M., wovon die Stadt Braunschweig 1,36 Mill. M. trägt.

Im Bezirk der Eisenbahndirektion Mainz sind Erweiterungen für die Bahnhöfe Kreuznach, St. Goar, Aßmannshausen neu vorgesehen, im Bezirk von Münster i. W. soll die Umgestaltung der Bahnanlage bei Osna-brück mit 3 Mill. M. fortgesetzt werden. Der ursprüngliche Plan ist hinsichtlich der Anlagen für den Güterverkehr, hinsichtlich der Bahnsteiganlagen, an denen auch die dem internationalen Verkehr dienenden D-Züge Vlis-singen—Berlin und Amsterdam—Hamburg abzufertigen sind, usw. erheblich erweitert, sodaß die Baukosten von 7,17 auf 12,37 Mill. M. erhöht worden sind. Neu in Aussicht genommen ist eine Erweiterung des Bahnhofes Münster selbst, die sich auf den Güter-, Rangier- und Personen-Verkehr erstreckt. Zunächst sind die Kosten des erweiterten Güterbahnhofes mit 12,15 M. veranschlagt.

Im Posener Bezirk werden weitere 2 Mill. M. für den Umbau des Bahnhofes Frankfurt a. O. gelordert. Hier ist gegen den ursprünglichen Plan eine Erweiterung hinsichtlich des Personenverkehrs nötig geworden, auch haben Erdrutschungen im Bahneinschnitt bei Rosengarten zu Abänderungen des Planes geführt. Die Kosten sind noch nicht festgestellt.

Die Direktion Saarbrücken sieht weitere 2 Mill. M. für den Umbau des Bahnhofes Neunkirchen vor. Auch hier ist infolge Eintretens einer ungewöhnlichen Verkehrs-Entwicklung während des Baues eine Erweiterung für den Plan nötig geworden, durch welche die Baukosten auf 13,57 Mill. M. gesteigert werden. Neu vorgesehen ist u. a. ein Umbau des Bahnhofes Dillingen (1. Rate 100 000 M., Gesamtkosten 2 Mill. M.), dessen Güterverkehr sich namentlich durch die an den Bahnhof angeschlossenen großen Hüttenwerke wesentlich gesteigert hat.

Als letzte ist noch die Eisenbahn-Direktion Stettin zu erwähnen. Hier sind Fortsetzungs-Raten für die Erweiterung des Bahnhofes von Stralsund vorgesehen (500 000 M.), erste Raten von 300 000 M. für die Erweiterung des Rangierbahnhofes in Stettin selbst, die Umgestaltung der Bahnanlagen in Swinemünde, die Erweiterung des Bahnhofes Altdamm und der Lokomotiv-Werkstätte Stargard i. P. (800 000 M., Gesamtkosten 5,45 Mill. M.).

Der Entwurf zum Staatshaushalt für das Geschäftsjahr 1914 bietet also in fast sämtlichen Verwaltungen dem Bauwesen Aufgaben von erheblichem Umfang.

Rechtsfragen.

Beschädigung eines Hauses beim Abbruch des Nachbargebäudes. (Verantwortlichkeit des Bauleiters für unsachgemäße Anordnungen des Bauherrn.) Nach den allgemeinen Grundsätzen über die im Verkehr erforderliche Sorgfalt muß der Baumeister, dem die technische Leitung eines Baues übertragen ist, dafür sorgen, daß durch die Art der Ausführung der Bauarbeiten nicht einem Dritten, z. B. dem Grundstücksnachbarn, Schaden entsteht. Der Baumeister ist in dieser Beziehung nicht nur für seine eigenen Anordnungen haftbar, sondern er trägt auch die Verantwortung

für unsachgemäße und gefahrbringende Anordnungen des Bauherrn. Hat sich der Bauherr im Bauvertrage vorbehalten, einzelne Arbeiten selbst erledigen zu lassen, so ist es doch die Pflicht des Baumeisters, zu überwachen, daß durch die Anweisungen des Bauherrn Niemandem Schaden zugefügt werden kann. In diesem Sinne hat das Reichsgericht jetzt den folgenden Rechtsstreit entschieden: Der Kaufmann H. in Stolp ließ im Jahre 1900 ein ihm gehöriges Haus abbrechen und durch einen Neubau ersetzen. Der Eigentümer des Nachbargrundstückes, der Büchsenmacher M. in Stolp, behauptet nun, sein Haus sei durch die mit dem Abbruch des H.'schen

Gebäudes verbundenen Arbeiten derart beschädigt worden, daß die weitere Benutzung desselben polizeilich untersagt und er dadurch gezwungen worden sei, mit einem Kostenaufwande von 16000 M. einen Neubau zu errichten. Er hat zunächst einen Teilbetrag von 6000 M. des ihm entstandenen Schadens gegen den Kaufmann H. eingeklagt, ist aber abgewiesen worden, weil den H. kein Verschulden an dem Schaden treffe, da dieser die technische Leitung des Abbruchs und Neubaus dem Baumeister R. in Stolp übertragen hatte. Nunmehr strengte M. eine Schaden-Ersatzklage gegen den Baumeister R. an, indem er zur Begründung behauptet, die Schädigung des klägerischen Hauses sei durch das unsachgemäße Niederreißen eines Eckpfeilers des alten H.'schen Hauses verursacht worden. Landgericht Stolp und Oberlandesgericht Stettin haben die Klage abgewiesen. Auf die Revision des Klägers wurde aber vom Reichsgericht das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. Dieses hat dann nach wiederholter Verhandlung den Beklagten dem Grunde nach zum Schadenersatz an den Kläger verurteilt. Aus den Entscheidungsgründen des Oberlandesgerichtes ist folgendes hervorzuheben: Durch die Beweisaufnahme ist erwiesen, daß man beim Abbruch des alten H.'schen Hauses versucht hat, den Eckpfeiler, der noch in Höhe eines Stockwerkes stand, gewaltsam mittels einer Leine umzureißen. Dieser Versuch steht, wie weiter festgestellt ist, mit den sich bald darauf zeigenden Rissen im Nebenhaus in ursächlichem Zusammenhang. Die technische Leitung des ganzen Baues hatte H. dem Beklagten übertragen, und zwar nicht nur die Errichtung des Neubaus, sondern auch die Abreißung des alten Gebäudes. Wenn der Beklagte jetzt bestreitet, daß er die gesamte Bauleitung gehabt habe, so ist das unerheblich, da ihm im Vorprozeß zwischen dem Kläger und H. der Streit verkündet worden ist. Er muß deshalb die in jenem Prozeß getroffenen Feststellungen gegen sich gelten lassen. Den Beklagten als beauftragten Leiter des gesamten Baues trifft hiernach die Verantwortung für die vorgekommenen technischen Fehler. Allerdings hat nicht er, sondern H. selbst den Befehl zum gewaltsamen Niederreißen des Eckpfeilers gegeben. Gleichwohl wird der Beklagte durch diesen Umstand von seiner Verantwortlichkeit für jene technisch unrichtige Maßnahme nicht befreit. Der technische Leiter eines Baues genügt seiner Pflicht nicht schon dann, wenn er selbst keine technisch unrichtigen Maßnahmen anordnet, sondern er hat auch dafür zu sorgen, daß das nicht von anderen Personen geschieht. Hatte sich H. vorbehalten, im Interesse der Beschleunigung des Baues einzelne Arbeiten selbst vornehmen zu lassen, so mußte der Beklagte umsomehr darauf achten, daß H. nicht Anordnungen traf, durch die einem anderen Schaden zugefügt werden konnte. Gegen diese Entscheidung legte der Beklagte ohne Erfolg Revision beim Reichsgericht ein. Der höchste Gerichtshof hielt die Ausführungen des Oberlandesgerichtes in allen Punkten für zutreffend und hat deshalb die Revision zurückgewiesen. (Aktenzeichen: VI. 346/13. — Urteil vom 8. Dezember 1913.) — K. M. in L.

Vermischtes.

25jähriges Bestehen der A.-G. Hein, Lehmann & Co. Am 28. Dezember 1913 waren 25 Jahre verstrichen seit Umwandlung der genannten Firma, die jetzt zu den angesehensten deutschen Werken für den Bau von Eisenkonstruktionen des Hoch- und Brückenbaues zählt, in eine Aktien-Gesellschaft. Als privates Unternehmen in Berlin begründet, befaßte sich die Firma zunächst mit der Ausbreitung und Entwicklung der patentierten Erfindung, Eisenblech zu Trägerwellblech zu verarbeiten, eine Erfindung, die zunächst berufen schien, eine weitgreifende Umwälzung im Bauwesen herbei zu führen, und die längere Zeit auch in ausgedehntem Maße bei der Konstruktion von Decken, Dächern, Wänden, Treppen, ganzen Gebäuden in Eisen verwendet worden ist. Das Werk hatte damals seinen Sitz in der Chaussee-Straße in Berlin und wuchs bald derart in seiner Tätigkeit, daß eine zweite Abteilung hinzugefügt und die Firma in eine Kommandit-Gesellschaft umgewandelt wurde. Es wurde nun der Bau von Eisenkonstruktionen aufgenommen und 1885 eine dritte Abteilung für Eisenbahn-Signalbau eingerichtet, ein Gebiet, auf dem die Firma auch mit selbständigen Neuerungen erfolgreich hervor getreten ist. Die Ausdehnung des Geschäftes führte zur Umwandlung in eine Aktien-Gesellschaft, die am 28. Dezbr. 1888 mit einem Gründungskapital von 1,1 Mill. M. in das Handelsregister eingetragen wurde. Das Aktienkapital wurde 1905 auf 3,5 Mill. M. erhöht. Die Ausdehnung der Tätigkeit auf dem Gebiet des Eisenkonstruktionsbaues führte 1889 zur Gründung

einer Zweig-Niederlassung in Düsseldorf im Herzen des rheinisch-westfälischen Industrie-Gebietes, die bald die Berliner Niederlassung an Umfang weit überflügelte. Aber auch die Berliner Werke wurden erheblich ausgebaut und siedelten im Jahre 1897 nach Reinickendorf über. Die Zahl der Beamten und Arbeiter ist seit 1893 von 200 Personen in Reinickendorf auf 550, in Düsseldorf von 250 auf 1550 gestiegen, und es sind an beiden Stellen zus. 50 000 t Eisen zu Konstruktionen aller Art verarbeitet worden. Der Umsatz der Werke ist von 1,79 Mill. M. im Jahre 1888 auf 11,89 Mill. M. im Jahre 1913 angewachsen. Von Ausführungen der Firma seien nur erwähnt die Rheinbrücken bei Düsseldorf-Hamm, die Eisenbahnbrücke unterhalb Ruhrort (größte Balkenbrücke in Deutschland) und Hohenzollern-Brücke in Köln (Teil der Straßenbrücke), die großen Hellinge in Hamburg (auf denen der „Imperator“ gebaut wurde), sowie in St. Petersburg und die interessanten Türme für die drahtlose Telegraphie, die sich bis zu 250 m Höhe erheben. Erwähnt sei noch, daß die Firma bei den großen Brücken-Wettbewerben der neueren Zeit auch mit beachtenswerten eigenen Entwürfen hervor getreten ist. Die Firma hat für ihre Leistungen mannigfache Auszeichnungen erhalten, so die Goldene preußische Staats-Medaille, die Goldene Ausstellungs-Medaille in Düsseldorf 1902, Brüssel 1910 und auch den Grand Prix bei letzterer Ausstellung usw. Aus Anlaß ihres 25jährigen Bestehens hat die Firma eine vornehm ausgestattete Denkschrift heraus gegeben, die näheren Aufschluß über ihre Geschichte und in zahlreichen guten Aufnahmen Beispiele ihrer Ausführungen im In- und Ausland gibt. Möge ihr eine glückliche Weiterentwicklung beschieden sein. —

Tote.

Professor Fritz Jammerspach †. In München verschied am Abend des 10. Januar nach längerem Leiden im Alter von nur 56 Jahren der ordentliche Professor für landwirtschaftliches Bauwesen an der Technischen Hochschule in München, Fritz Jammerspach. Der Verstorbene, der im Jahre 1858 in Ungarisch-Altenburg, einer Gemeinde an der Eisenbahn Wien—Raab geboren worden ist, war ein erfolgreicher Lehrer, dem eine ausgedehnte praktische Erfahrung zur Seite stand, die er sich einerseits als Mitarbeiter der Architekten Friedrich von Thiersch, Karl Hocheder, Otto Lasne, anderseits in seiner Eigenschaft als selbständiger Privatarchitekt erworben hatte. Sein Lebensgang war ein bewegter, bevor er an die Stelle gelangte, an der er seine Lebensarbeit vollbringen wollte. In der Zeit vom Jahre 1891—1895 war er Lehrer an der Baugewerkschule in Magdeburg; weiterhin war er tätig für die Hochbauten der bayerischen Staats-Eisenbahnen. Im Jahre 1901 wurde Jammerspach dann an die Technische Hochschule in München berufen, an der er als außerordentlicher Professor das neu gegründete Fach für landwirtschaftliches Bauwesen übernahm. 1910 wurde er ordentlicher Professor. Sein Lehrgebiet betraf neben dem landwirtschaftlichen Bauwesen auch das deutsche Bauernhaus. Seit längeren Jahren war der Verstorbene Vorstand der Baustelle des bayerischen Landwirtschaftsrates. Als Vorsitzender des „Bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkskunde“ hatte er Gelegenheit, auch von dieser Stelle aus der bayerischen Landwirtschaft zu nutzen. Auf seinem Lehrgebiet war Jammerspach auch schriftstellerisch tätig. —

Louis Mannstaedt †. Am 5. Dez. 1913 verschied zu Troisdorf der Begründer und Seniorchef der „Fassonisen-Walzwerk L. Mannstaedt & Cie. Akt.-Ges.“, Hr. Louis Mannstaedt sen., im Alter von 74 Jahren. Ueber Lebensgang und Lebenswerk des Verstorbenen entnehmen wir einem Nachruf von A. Lindgens in den Mitteilungen des Kölner Bezirksvereins deutscher Ingenieure Folgendes:

Am 17. Juli 1839 in Bielefeld als Sohn eines Baumeisters und späteren Fabriken-Inspektors und Lehrers an der Gewerbeschule in Hagen geboren, genoß Mannstaedt seinen ersten Unterricht in der Volksschule in Bielefeld und Hagen und später auf der Gewerbeschule in Hagen. Nach Absolvierung der Gewerbeschule erhielt Mannstaedt seine erste Stellung zur praktischen Ausbildung bei Funcke & Elbers in Hagen. Hier suchte er sich nebenher durch emsiges Selbststudium auf allen Gebieten des Wissens und besonders im Hütten- und Walzwerkfach zu vervollkommen.

Schon von 1862 ab war Mannstaedt Betriebsleiter des Walzwerkes der Firma Jakob Ravené Söhne & Co. in Greifswald, darauf bei der Aktiengesellschaft für Eisen-Industrie und Maschinenbau in Varel a. d. Jade und von 1864—1866 auf der Friedrich-Wilhelms-Hütte bei Troisdorf.

Hierauf gründete er mit Siegener Gewerken ein von ihm neuerrichtetes Walzwerk in Haardt bei Siegen, dessen Leitung ihm bis zum Jahre 1868 oblag; er war dann kurze Zeit als technischer Direktor bei der Firma Gabriel & Ber-

genthal in Soest tätig, um dann als Direktor des Walzwerkes von Gunebo in Schweden und von 1872 ab als Direktor der Abteilungen Nachrodt und später Werdohl der Westfälischen Union Hamm erfolgreich zu wirken. Von hier aus wurde er 1878 zur Leitung der Abteilung Walzwerk an die Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk berufen. In seiner Abhängigkeit von den zu jener Zeit sehr ungünstigen Verhältnissen des Humboldt konnte das von Mannstaedt geleitete Walzwerk sich nicht recht entwickeln, man plante bereits seine Stillegung, als es Mannstaedt, welcher im Begriff stand, neue Wege der Fabrikation einzuschlagen, gelang, die Unterstützung des weit-sichtigen Großindustriellen Eugen Langen zu gewinnen. Mit seiner Hilfe wurde im Jahre 1885 das Walzwerk in eine selbständige Kommanditgesellschaft L. Mannstaedt & Co. verwandelt, welche nun in den folgenden Jahren unter Mannstaedt's Leitung eine stetig steigende, sehr günstige Entwicklung nahm. Bereits 1897 wurde es erforderlich, das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft mit 1,5 Mill. M. Aktienkapital umzuwandeln. Von 1886 betrieb Mannstaedt die Herstellung der bisher unerreichten, den vielseitigen Bedürfnissen Rechnung tragenden Zier- und Profileisen, die durch ihn, unter dem Namen „Mannstaedt-Eisen“ einen Weltruf erlangt haben. Das Werk entwickelte sich zur höchsten Blüte, sodaß ihm allmählich die räumlichen Verhältnisse in Kalk nicht mehr genügen konnten. Nach reiflicher Prüfung wurde i. d. J. 911—1913 das Werk von Köln-Kalk nach Troisdorf verlegt, wo es die dort bestehenden Hütten- und Walzwerks-Anlagen der Sieg-Rheinischen Hütten-Akt.-Ges. in sich aufnahm.

Bei dieser Verlegung erfuhren das Walzwerk und seine Nebenbetriebe eine gewaltige Vergrößerung, während die in Troisdorf vorhandenen Betriebe völlig umgebaut und modernisiert und die Organisation des gesamten Werkes nach einheitlichen Gesichtspunkten von Grund auf neu geregelt wurden. Mannstaedt, der sich seit dem Jahre 1907 immer mehr von der eigentlichen Geschäftsführung zurück gezogen und diese in die Hände seiner beiden Söhne gelegt hatte, war es vergönnt, seinen Söhnen bei der Durchführung dieser großen, ihnen zugefallenen Aufgaben noch bis in die letzten Tage seines arbeit-samen Lebens mit seinen großen Erfahrungen, seinem praktischen Blick und seinem sachkundigen Rat hilfreich zur Seite stehen zu können. Mit dem 1. Juli 1912 schied Mannstaedt aus dem Vorstand der Mannstaedterwerke aus, um in den Aufsichtsrat überzutreten. Er hatte die Freude, vor seinem Hinscheiden das neue Werk voll in Betrieb kommen zu sehen. Es umfaßt jetzt 9 selbständige Betriebe, in denen rund 2600 Arbeiter und 350 Beamte beschäftigt sind, und bei einem Aktienkapital von 10 Mill. M. rund 18 Mill. M. Umsatz erzielt, wobei die Walzwerk-Anlage in rd. 8000 verschiedenen Profileisen-Sorten zurzeit eine Jahres-Produktion von rd. 80000 t Walzeisen erreicht hat.

Die deutsche Industrie verliert in Louis Mannstaedt eine besonders auf dem Walzgebiete erste Kraft; er hat in unermüdlichem Schaffen Hervorragendes geleistet; sein Name wird als der eines erfolgreichen Ingenieurs und Erfinders in ehrenvollem Andenken weiter leben. —

Wettbewerbe.

Ein Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen für den Neubau einer evangelischen Kirche mit Pfarrhaus und Konfirmandensälen zu Allenstein wird vom evangelischen Gemeindekirchenrat unter ostdeutschen Baukünstlern evangelischer Konfession der Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen, Schlesien, Pommern und Brandenburg zum 15. April d. J. ausgeschrieben. 4 Preise von 2000, 1000 und zweimal 600 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Geh. Ob.-Brt. Saran in Berlin, Prof. Ehrhardt in Langfuhr, Reg.- und Brt. Freytag, Reg.-Bmstr. Kickler, Stadtbrt. Zeroch und Kreis-Bmstr. Just in Allenstein. Unter den Ersatzleuten Reg.-Bmstr. Reichert in Allenstein. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch Stadtbrt. Zeroch in Allen tein. —

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für eine katholische Schule in Immigrath verlieh das Preisgericht den I. Preis dem Entwurf „Seelenhort“ des Arch. Heinrich Kiefer in Gummersbach; den II. Preis dem Entwurf „Dorfbild“ der Architekten Otto Silberberg und Karl Sauren-bach in Barmen; den III. Preis dem Entwurf „Bergisch“ des Arch. Reg.-Bmstr. Max Stirn in Köln a. Rh. Zum Ankauf empfohlen Entwürfe der Architekten Jos. Wenzler in Köln mit Berthold König in Mühlhausen und Georg Marquard mit Peter Schneider in Frankfurt a. M. —

Wettbewerb Kreishaus Angerburg Eine Flut von Zuschriften, die wir über diesen Wettbewerb erhalten haben, beschwerten sich mit einmütigen Unmut über die Art des seitens des Landrates von Angerburg bei diesem Wettbewerb eingeschlagenen Verfahrens. Wir selbst haben so-

fort nach Erscheinen der ersten Anzeige um Uebersen-dung der Unterlagen gebeten, diese aber bis heute nicht erhalten. Von mehreren Seiten jedoch sind uns die Un-terlagen, für die 2 M. zu entrichten waren, zur Verfügung gestellt worden, nachdem die Zusendung drei und noch mehr Wochen auf sich hatte warten lassen. Ueber die Rückvergütung der 2 M. nach Einsendung eines Entwurfes oder nach unbenutzter Rücksendung der Unterlagen ent-halten die Bestimmungen nichts. Gesuche um Rückerstat-tung des Betrages nach Rücksendung der Unterlagen sind unbeachtet geblieben. Die Preise betrugen bei einer Bau-summe von 200000 M. in etwas ungewöhnlicher Abstufung 2000, 700 und 300 M. Ein Ankauf zweier nicht preis-gekrönter Entwürfe war vorgesehen, die Ankaufsumme aber nicht genannt. Ob die Preise genügen, kann nicht beurteilt werden, da ein Maßstab für die verlangten Zeich-nungen nicht angegeben ist, man also nicht beurteilen kann, ob lediglich ein Ideenwettbewerb oder ein Entwurfs-Wettbewerb beabsichtigt ist. Das geforderte Arbeitsaus-maß ist recht reichlich, neben allen Zeichnungen und einem Schaubild ist ein Kostenanschlag verlangt. Dieser erstreckt sich sogar auf den Nachweis, daß die jährlichen Heizkosten der Zentralheizung nicht mehr als 2000 M. betragen dürfen. Da ein einigermaßen zuverlässiger Kosten-Anschlag nur nach einem ausgearbeiteten Entwurf auf-gestellt werden kann, so müssen Zeichnungen im Maßstab 1:100 vorausgesetzt werden. Für Entwürfe dieses Maß-stabes aber reicht die Preissumme auch nicht entfernt aus. Ein Raumprogramm ist wohl gegeben, es enthält aber keinerlei Angaben über die Größe der einzelnen Räume. Lediglich bei der Wohnung des Landrates ist gewünscht, daß sie „reichlich bemessene“ Räume enthalte. Ein Preisrichter-Kollegium ist nicht gebildet; der Kreis-Ausschuß behält sich vielmehr wegen Prämiierung der eingehenden Entwürfe freie Entscheidung vor. Hat er sich aber zur Verteilung eines Preises veranlaßt gesehen und erhält einer der Preisträger die Ausführung, „dann kommt der in der Preisausschreibung angesetzte Betrag an denselben nicht zur Auszahlung“.

Mit Recht werden von den Einsendern der Zuschriften die Formlosigkeit und die Zumutungen, die hier an die Wettbewerber gestellt werden, als mit den Standes-pflichten des Architekten nicht vereinbar erklärt. Schon die Ausschreibung einer derartig kleinen Bauaufgabe als allgemeinen deutschen Wettbewerb sei zu verurteilen. Ein Einsender fragt: „Gibt es denn da oben herum Nie-mand, der die ausschreibende Behörde beraten kann, was man unter einem deutschen Wettbewerb versteht? . . . Was nutzt aller Kampf, was nutzen alle Bestrebungen, unseren Stand zu heben, wenn eine Kreisbehörde ein der-artiges Ausschreiben erläßt?“

Wir glauben unsere Abmahnung von der Teilnahme an diesem Wettbewerb nicht wiederholen zu brauchen. —

Wettbewerb der Rheinischen Schuckert-Gesellschaft für elektrische Industrie in Mannheim. Wir hatten in No. 102, Jahrg. 1913 der „Deutschen Bauzeitung“, gegen eine Beteiligung an diesem Wettbewerb uns aussprechen müssen. Wir erhalten nun aus Mannheim Mitteilungen, welche diese Warnung nur bekräftigen. Eine dortige Firma hatte sich von der Gesellschaft die Bedingungen des Wettbewerbes schicken lassen und der Gesellschaft nach Kenntnismahme derselben sowie nach Erhalt weiterer In-formationen mitgeteilt, daß sie auf die Teilnahme am Wettbewerb verzichte, da weder die Bedingungen, noch die Preise, noch die ganze Art der Ausschreibung zur Teilnahme anreizten. Die Antwort der Gesellschaft lautete:

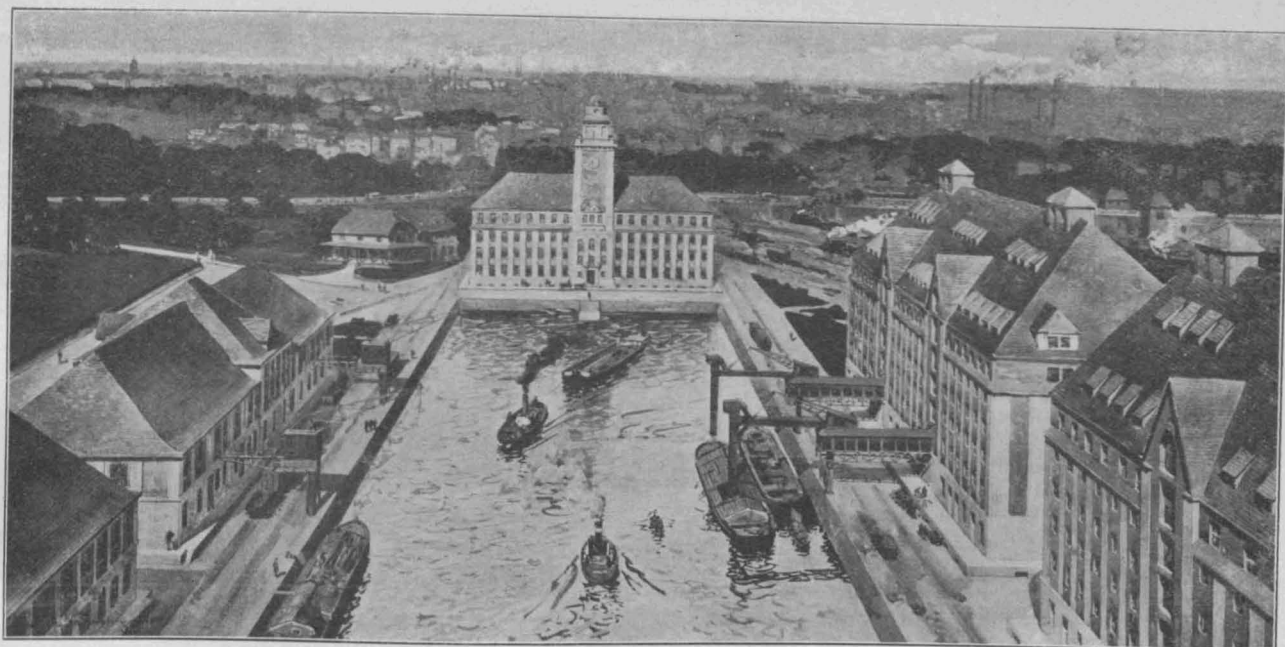
„Aus Ihrem geehrten Schreiben von vorgestern ha-ben wir gern entnommen, daß sie sich und uns die Ar-beit erleichtern wollen, indem Sie auf die Teilnahme an unserem Ausschreiben verzichten. Sie werden übrigens über unser Ausschreiben anders urteilen, wenn Sie er-fahren, daß dasselbe einem Wunsche der Mannheimer Architekten entsprochen hat, daß auch die Bedingungen dieses Ausschreibens nach Rücksprache mit dem Vor-stande eines der hiesigen Architekten-Vereine aufgestellt worden sind, und daß dieser Verein uns noch seinen be-sonderen Dank für unser Entgegenkommen zum Aus-druck gebracht hat.“

Es wäre dem nichts hinzuzufügen als der Wunsch, den genannten Architekten-Verein kennen zu lernen. —

Inhalt: Der Neubau des Weberhauses in Augsburg. — Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Geschäftsjahr 1914. (Schluß.) — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des Weberhauses in Augsburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: I. V. F. Eiselen in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



Blick in das Hafenbecken II mit dem Verwaltungsgebäude als Abschluß. (Entwurf.)

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. N^o 6. BERLIN, DEN 21. JANUAR 1914.

Der Entwurf zu einem Westhafen in Berlin.



Wie wir im Dezember 1913 schon kurz mitteilen konnten, liegt der Stadtverordneten - Versammlung zu Berlin zurzeit ein von der städtischen Tiefbau-Deputation unter Oberleitung des Geh. Brts. Stadtbaurats Fr. Krause aufgestellter umfangreicher Entwurf zu einer Hafen-Anlage vor, die

an der nordwestlichen Grenze der Stadt in besonders günstiger Lage am Endpunkt des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin mit einem Kostenaufwand von rd. 38,2 Mill. M. errichtet werden soll.

Aus der Begründung der Vorlage, deren Durchführung für die Verkehrs - Entwicklung Berlins von außerordentlicher Bedeutung ist, entnehmen wir über den technisch interessanten Entwurf die nachfolgende Darstellung, der wir einiges Plan-Material beifügen, das wir Hrn. Geh. Brt. Krause verdanken.

Die der Vorlage beigegebene Denkschrift beschäftigt sich zunächst mit der ziemlich weit zurück liegenden Vorgeschichte des Entwurfes. Die Schaffung zweier großen mit Eisenbahn-Anschluß und Lagerhäusern auszustattenden Hafen - Anlagen, von denen eine an der Oberspree, die andere an der Unter-Spree angelegt werden sollte, ist schon lange als ein Bedürfnis erkannt und in Verhandlungen mit den Ältesten der Kaufmannschaft und der Handelskammer gefordert worden. Bei den Verhandlungen mit den Staatsbehörden wegen Beteiligung der Stadt Berlin an der Garantie für den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin ist die Schaffung geräumiger, an den Schiffahrtskanal anschließender Ladeplätze durch die Stadtgemeinde vorausgesetzt, und die Uebernahme der Garantie durch die Gemeinde am 31. Mai 1900 hat nur dann eine innere Berechtigung, wenn Berlin den auf dem neuen Kanal sich entwickelnden gesteigerten Güterverkehr an geeigneten Ladestellen gewissermaßen abfängt, da er sonst besser ausgerüstete Konkurrenzplätze Berlin vorziehen würde. Auf diese Gefahr wurde durch die Ältesten der Kaufmannschaft be-

reits im Jahre 1902 unter Hinweis auf die damals vorhandene Rückständigkeit der Berliner Einrichtungen nachdrücklich hingewiesen. Am 21. September 1905 ersuchte denn auch die Stadtverordneten-Versammlung den Magistrat, „unverzüglich die Vorarbeiten in Angriff zu nehmen, die notwendig erscheinen, um den für den Berlin—Stettiner Großschiffahrtsweg notwendigen Hafen im Norden Berlins zu errichten“, und im Frühjahr 1906 wurde bereits von ihr dem Ankauf eines 278 430 qm großen Geländes des Johannis-Stiftes zugestimmt, sowie dem Ankauf von rd. 28 800 qm aus Privatbesitz. Weiter erforderliches Gelände im Umfang von 47 200 qm wurde nach langwierigen Verhandlungen vom Eisenbahn-Fiskus im Wege des Austausches erworben.

Ganz besonders langwierig gestalteten sich aber die Verhandlungen mit der Eisenbahn-Verwaltung bezüglich des Gleisanschlusses an die staatlichen Bahnhofs-Anlagen, die ebenfalls im Jahre 1905 eingeleitet wurden. Die Frage des Umbaus der Ring-Bahn, der Leistungsfähigkeit des Hamburger Güter-Bahnhofes und zunächst sehr weit gehende Forderungen des Eisenbahn-Fiskus an die Stadtgemeinde, die diese ablehnen zu müssen glaubte, ließen es erst im Frühjahr 1913 zu einer Einigung über den Anschluß kommen und dann auch über die Frage des Eisenbahn-Tarifes für den Hafen, der als besondere Tarifstation behandelt werden soll.

Während der Osthafen am 1. Oktober 1913 dem Verkehr übergeben werden konnte, befindet sich der Westhafen aus den dargelegten Gründen erst im Stadium der Beratung und es wird aller Anstrengung bedürfen, um die Fertigstellung des Hafens in dem Umfang, wie es die Vorlage zunächst vorsieht, nicht allzu lang hinter der im Jahre 1914 bevorstehenden Eröffnung des Großschiffahrtsweges Stettin—Berlin zurück bleiben zu lassen.

Ueber den Hafen-Entwurf gibt der Erläuterungs-Bericht die nachstehenden Angaben. Der beigegebene Lageplan nebst Schnitten Seite 66 und 67, sowie das Schaubild des nördlichen Hafenbeckens mit dem Verwaltungs Gebäude als Abschluß (s. oben) lassen die Gesamt - Anordnung erkennen:

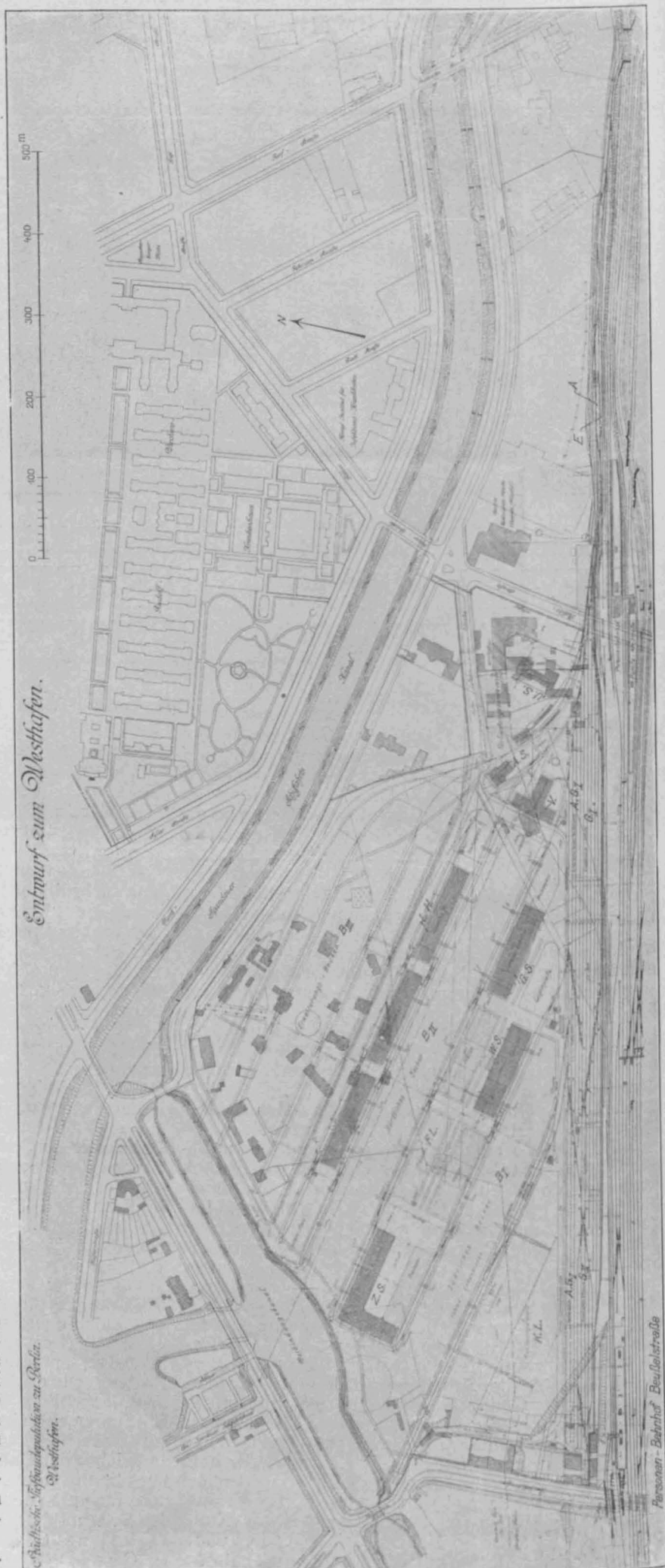
Allgemeine Lage. Der West-Hafen kommt an den Berlin-Charlottenburger Verbindungs-Kanal unmittelbar an die Stelle zu liegen, wo sich dieser mit dem in den Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin einzubeziehenden Spandauer Schiffahrts-Kanal bei Plötzensee verbindet, und er wird vermöge seiner vorzüglichen Lage in Zukunft den Hauptausgangspunkt des im Jahre 1907 in Angriff genommenen Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin bilden, der in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden soll. Der Westhafen wird bei vollem Ausbau ungefähr das Gelände einnehmen, das im Norden vom Süd-Ufer, im Osten vom Siechenhaus Bethesda und der Rampe der neuen Puttitz-Brücke, im Süden der Ringbahn und im Westen der Beussel-Straße und dem Verbindungs-Kanal begrenzt wird. (Vergleiche den Lageplan.)

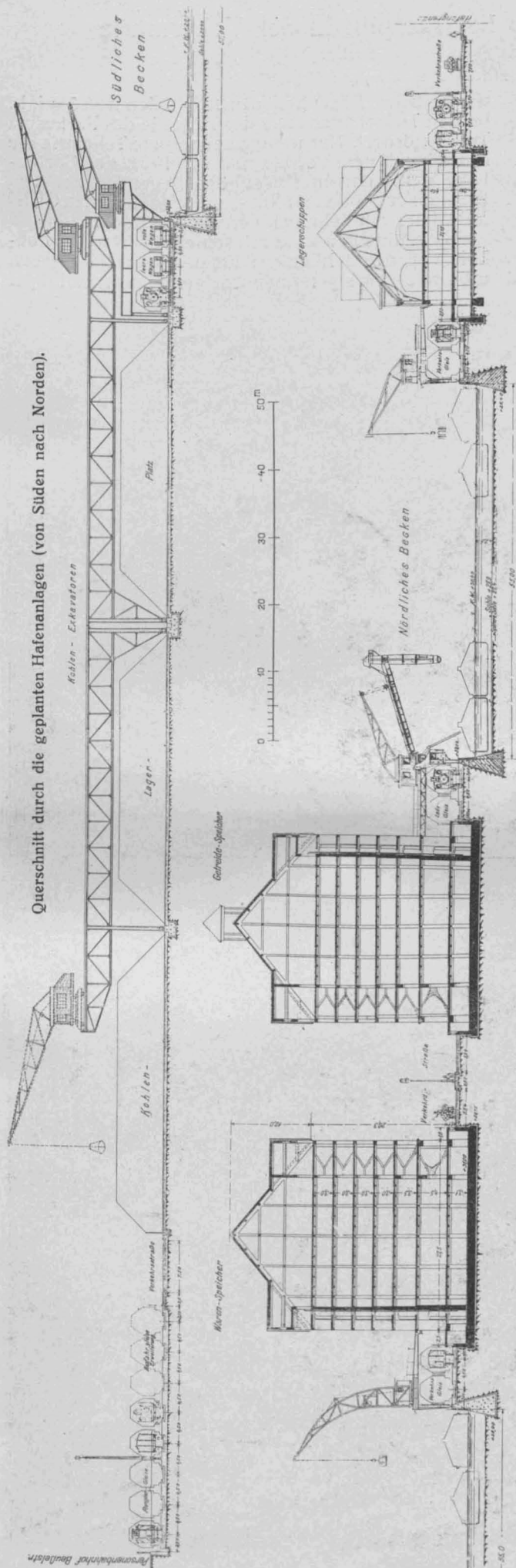
Der Grunderwerb umfaßt eine Fläche von 37,4273 ha. Der dazu erforderliche Grunderwerb ist, wie vorher angegeben, zum größten Teil bereits erfolgt. Er ist aber nicht im ganzen Umfang für die Hafen-Anlage selbst erforderlich. Der erste Ausbau des Westhafens nimmt den Teil des Anstalts-Parkes des Johannes-Stiftes, welcher die hauptsächlichsten Gebäude enthält, nicht in Anspruch, sodaß derselbe bis auf Weiteres zu anderen Zwecken der Stadtgemeinde bestehen bleiben kann. Der Grunderwerb verteilt sich also: auf den ersten Ausbau mit rd. 28,2 ha, auf den zweiten Ausbau oder sofort verkäuflich mit rd. 9,2 ha.

Die Hafen-Becken. Der Hafen enthält zunächst zwei große Becken, welche von Nordwest nach Südost gerichtet sind und in den Berlin-Charlottenburger Verbindungs-Kanal münden. Das nördliche, größere Becken hat rd. 640 m Länge und 55 m Breite, das südliche bei gleicher Breite rd. 430 m Länge. Die Breite der beiden Becken ist so bemessen, daß an jeder Beckenseite zwei Reihen der zukünftigen größten Kanalschiffe — Mittelland-Kanalschiffe von 600 t — anlegen, während in der Mitte noch zwei in Zu- und Abfahrt befindliche Schiffe sich bequem begegnen können. Es ist somit im Westhafen Platz zum Löschen für 68 Kanalschiffe von 600 t Tragfähigkeit (oder 104 Finow-Kähne von 225 t); als Winterhafen bietet er überhaupt Schutz für rund 100 große Schiffe. Die Sohle der Becken soll zunächst auf + 27,9 (Wassertiefe von 2,5 m bei Niedrigwasser) gelegt werden, doch ist die Möglichkeit einer Vertiefung bis auf 3 m vorhanden. (Vgl. Querschnitte.)

Die Kais. Im ganzen wird an den Becken eine Uferlänge von 2500 m geschaffen, das ist fast doppelt so viel als am Berliner Ost-Hafen (Oberspree). Die Kaimauern werden massiv mit annähernd senkrechter Vorderfläche ausgeführt.

Höhenlage des Hafen-Ge-





landes. Bei der Bemessung der Höhe mußte Beacht genommen werden auf einen bequemen Gleisanschluß, eine gute Entwässerung des Geländes und auf nicht zu große Erdarbeiten, andererseits durfte sie nicht so hoch angenommen werden, daß das Ausladegeschäft dadurch erschwert würde. Es ergab sich nach diesen Rücksichten eine Höhenlage von + 33, d. i. 2,6^m über Normalwasser und 1,1^m über Hochwasser.

Die Hafenzungen. Die zwischen den beiden großen Becken liegende Hafenzunge ist für die Errichtung von Speichern als sogen. „Speicher-Insel“ vorgesehen, während die von dem Nord- und dem Erweiterungs-Becken umschlossene Hafenzunge für die Lagerhallen vorbehalten ist; von dieser „Lagerhallen-Insel“ soll aber mit Rücksicht auf das vorläufige Bestehenbleiben der Bauten des früheren Johannes-Stiftes jetzt nur die eine südliche Hälfte zur Ausführung kommen.

Die Hafenzungen sind durchweg 96^m breit, ihre Einteilung in der Querrichtung ist symmetrisch, wie folgt: An jedem Kai liegen zunächst zwei Gleise, vorn an der Kaikante das Verkehrs-gleis, auf welchem nur die Lokomotiven zwecks Zubringen oder Abholen von Wagen verkehren, und als zweites das Ladegleis, vorwiegend zum direkten Verladen von Schiff auf Eisenbahn und umgekehrt. Darauf folgen die Lagerhäuser. In der weiteren Anordnung an der Landseite der letzteren unterscheiden sich die Lagerhallen von den Speichern. Neben den Hallen liegt landseitig ein zweites Gleispaar, entsprechend dem an der Wasserseite, und zwar hauptsächlich für den Güterverkehr von den Lagerhallen zur Eisenbahn oder umgekehrt, während die Speicher landseitig in für sie wichtigerer, unmittelbarer Verbindung mit der in der Mitte der Hafenzungen entlang führenden Verkehrsstraße stehen, und jenes Ladegleise bei ihnen auch auf dem wasserseitigen Ladegleise mit besorgt werden kann.

Die Speicher. Es ist zunächst die Errichtung eines Waren- und eines Getreide-Speichers von je 115^m Länge und 27,5^m Breite, also von 3100^{qm} bebauter Grundfläche und der größeren Hälfte des Zoll-Speichers von 123,5^m und 49^m Länge und 23,5^m Breite, also rd. 4000^{qm} bebauter Grundfläche in Aussicht genommen. Mit Rücksicht auf die leichte Abgrenzung des Zollgebietes soll letzteres die Spitze der Speicher - Insel einnehmen.

Der Waren- und der Getreide-Speicher bestehen aus mehreren durch eine Brandmauer von einander getrennten Einzelspeichern. Bei einem Zoll-Speicher wird hingegen zwecks besserer Uebersichtlichkeit auf größere Abteilungen, und zwecks bequemerer Disponierung und Beaufsichtigung auf möglichst gute Verbindung aller Teile untereinander unter Durchbrechung der Brandmauern in Richtung der Verkehrsgänge Wert gelegt, wofür andererseits durch Erreichbarkeit zweier Treppen von jeder Abteilung aus größere Sicherheit für Notfälle geleistet werden muß. Aus diesen Rücksichten heraus ergab sich die Verschiedenheit in den Grundriß-Anordnungen der Zoll- und der anderen Speicher. Konstruktiv sind die Speicher im Wesentlichen gleich, sie bestehen aus einem Kellergeschoß, einem Erdgeschoß, 5 Obergeschossen und einem Dachgeschoß. —

(Schluß folgt.)

Erklärung zu dem Lageplan des Hafens.

- | | | |
|---|------------------------------|---------------------------|
| A = Ausfahrt. | E = Einfahrt. | F. L. = Freilade-Plätze. |
| A. G. I = Ausfahrtgleise (Rechte Gruppe nur für den ersten Ausbau, später zu G. I gehörig). | K. L. = Kohlen-Lagerplatz. | L. H. = Lager-Halle. |
| G. I = Gruppengleise I. Ordnung. | G. S. = Getreide-Speicher. | W. S. = Waren-Speicher. |
| G. II = Gruppengleise II. Ordnung. | Z. S. = Zoll-Speicher. | V. = Verwaltungs-Gebäude. |
| B. I = Südliches Hafenbecken. | A. S. = Arbeiter-Speisehaus. | U. S. = Umformer-Station. |
| B. II = Nördliches Hafenbecken. | | |
| B. III = Erweiterungs-Hafenbecken. | | |

Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark.

Architekten: Lessing & Risse in Berlin.

(Schluß aus No. 4.) Hierzu eine Bildbeilage.



Das Herrenhaus ist mit Ausnahme des 0,8 m hohen Kalkstein-Sockels und teilweiser Tuffstein-Verwendung für die Hallenpfeiler, Gesimse und Umrahmungen von Tür- und Fenster-Oeffnungen am Mittelbau als Putzbau ausgeführt und mit sächsischen Biberschwänzen eingedeckt worden. Vorzüglicher farbiger Putzsand

wurde beim Absenken des 12 m tiefen und 3 m i. L. breiten Tiefbrunnens aus der Talsohle des Parkes zu Tage gefördert. Nur wenige bevorzugte Teile, wie die Haustür mit dem Vorbau und der Fries der Gartenhalle nebst den in Augenhöhe liegenden Fenster-Brüstungen, sind von Bildhauer Feuerhahn in Charlottenburg mit Schmuck versehen worden.

Der Mittelbau ist durch seine größeren Geschosshöhen mit dem schlichten Satteldach-Abschluß gegen die eingeschossigen und niedriger gehaltenen Flügel



Oben: Ansicht auf der oberen Terrasse von Süden. Unten: Ansicht vom Rosarium aus.



ERRENHAUS HERZ-
 FELDE BEI TEMP-
 LIN IN DER UCKER-
 MARK. * ARCHITEK-
 TEN: LESSING &
 RISSE IN BERLIN. *
 FLURHALLE MIT
 TREPPENHAUS. *
 === DEUTSCHE ===
 ** BAUZEITUNG **
 XLVIII. JAHRG. 1914
 *** NO. 6. ***



Billardzimmer im Obergeschoß.



Große Halle im Erdgeschoß.

Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark. Architekten: Lessing & Risse in Berlin.

21. Januar 1914.

mit den Mansard-Dächern heraus gezogen worden. Nach der Hofseite zu, auf den hervor tretenden Haupttrakt des Mittelbaues mit dem Giebelfeld dar-

über, öffnet sich der Blick von weither besonders günstig. Die Durchfahrt am Stallflügel und die Eingänge am Wirtschaftsflügel sind durch flache Risalite betont, im Erd- und Obergeschoß treten sie nur bescheiden aus der Dachfläche hervor.

Die drei Haupträume im Erdgeschoß haben nach den Plänen der Architekten eine reichere Ausbildung erfahren. Die rechteckige Hallendecke ist durch Kassettierung in Stuck aufgeteilt; um drei größere Felder, welche die Mittelbeleuchtung tragen, gruppieren sich symmetrisch kleinere Felder (S. 69). Diese gespannten Balken sind fein profiliert, die vertieften Flächen dazwischen erscheinen als ornament- und bildgeschmückte Füllungen. Den Uebergang zu den Wandflächen bildet ein reich profiliertes Gesims; die Wände teilt ein Sockelpaneel, über welchem eine Wandbespannung in altgelber Seide angebracht ist, zu der die Holzteile des Sockels und der Rahmen in Lackschliff abgestimmt sind. Die Decke ist dazu leicht getönt, wobei die Verzierungen heller heraus gewischt sind. Die Portal-Umrahmung und die Kamine an der Längswand wurden in deutschem gelbem Marmor ausgeführt. Das Herrenzimmer erhielt bis Fensterhöhe an drei Seiten Schrank-Einbauten in Polisanderholz; an der vierten inneren Schmalseite mit dem Kalkstein-Kamin wurde nur ein Sockelpaneel mit Stoffrahmen vorgesehen. Zur Bespannung der noch frei gebliebenen Wandflächen wurde ein violetter Stoff verwendet, der durch senkrechte Goldstreifen in größeren Abständen geteilt ist. Die Stuckdecke zeigt diagonal liegende quadratische Kassetten, durch aufgelegte Stabbindel getrennt; in den Flächen sitzen flache Rosetten, das Ganze ist leicht farbig behandelt. Im Speisesaal wurde bis Fensterhöhe einschließlich der Fensterleibung ein Holzpaneel mit jonischen Pilasterstellungen in weißem Lackstoff angeordnet. Die innere Schmalseite schmückt ein Gobelin. Ueber dem Paneel setzt eine kräftige Voute an. Den Uebergang zu dem schlichten Deckenspiegel vermittelt eine Profil-Leiste. Zwischen den Pilastern befinden sich bronzene Wandarme.

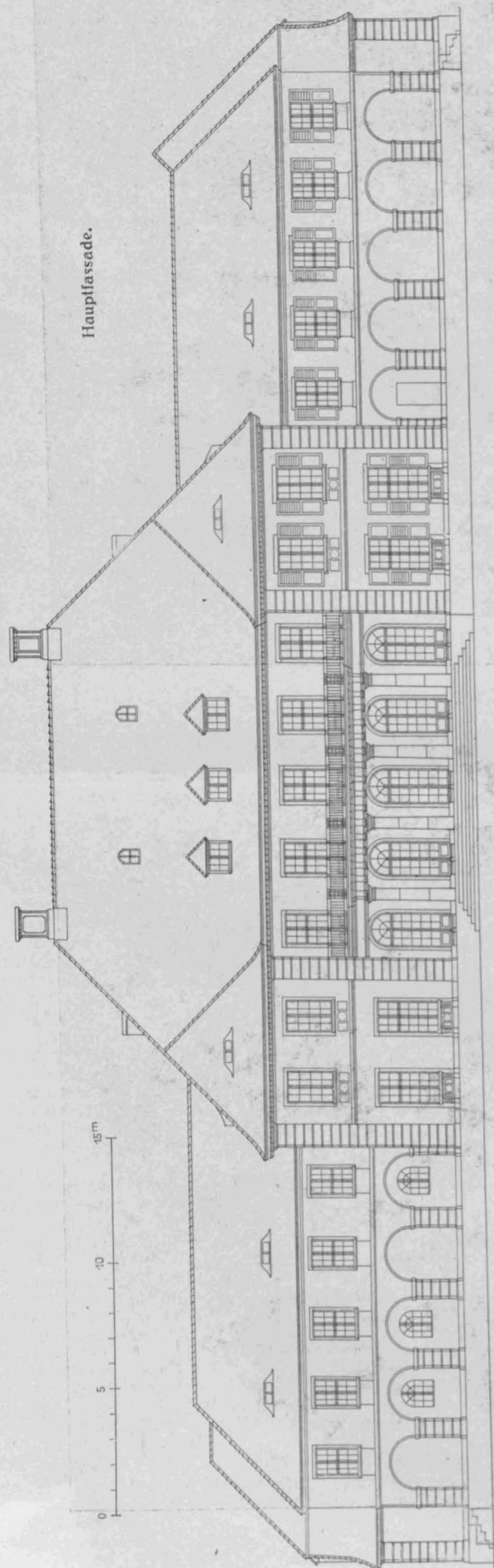
Türen und Möbel sind in Alt-Mahagoni ausgeführt, der Teppich und die Fenster-Dekorationen sind rot gewählt, letztere mit aufschabloniertem weißem Muster. Die Ausführung erfolgte durch die Firma Herrmann Gerson in Berlin. Für diese drei Räume wurden auf Wunsch des Bauherrn besonders starke Außen- und Innenmauern vorgesehen; die dadurch gewonnenen tiefen Fenster- und Türnischen sprechen bei der Raumwirkung sehr günstig mit.

Besonders erwähnt sei noch das durch zwei Geschosse gehende Haupt-Treppenhaus (Bildbeilage) mit den anschließenden Flurhallen. Alle Pfeiler, Pilaster und die Stufen mit der Treppen-Balustrade wurden in Kirchheimer Kalkstein ausgeführt. Auf den geglätteten Wandflächen wurden durch Malerei zwischen den Pilastern farbige Felder abgesetzt. Die Kreuzkappen und Gurtbögen der Flurgewölbe wurden belebt durch aufgezoogene profilierte Leisten mit Mittelrosetten. Dasselbe gilt für das Gewölbe mit den 10 Stichkappen über dem Treppenhaus.

Die Baulichkeiten wurden in den Jahren 1908 bis 1912 nach den Plänen und Einzelzeichnungen der Architekten Ernst Lessing & G. R. Risse in Berlin ausgeführt.

Die Maurer-, Zimmer-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten wurden durch heimische Unternehmer zur Ausführung gebracht; die Steinmetz- und Marmorarbeiten durch die Firma Holzmann & Cie. in Berlin. Die Anlage der Niederdruck-Dampfheizung erfolgte durch die Firma Angrick und die Be- und Entwässerung durch Börner & Herzberg, welche auch den Tiefbrunnen anlegten.

Eine eigene Zentrale dient zur Erzeugung der elektrischen Kraft, welche nicht nur für die Beleuchtung, sondern auch für Transportzwecke und den Antrieb sämtlicher Maschinen, sogar für Schmiede und Stellmacherei in weitgehendster Weise ausgenutzt wird. —



Ueber Hofanlagen im Allgemeinen und Schulhöfe im Besonderen.

Von F. Zink, Ingenieur des städtischen Tiefbauamtes zu Köln.



Hofanlagen pflegen im Allgemeinen als Nebensache behandelt zu werden, gleich, ob es sich um Höfe von Wohngebäuden, um Fabrik- oder sonstige Höfe handelt. Beim Miethaus namentlich ist der Hof derjenige Teil des Grundstückes, der nichts einbringt, weshalb der Zorn des Bauherrn auf ihm ruht; aber auch in allen anderen Fällen denkt man an ihn zuletzt. Er ist etwas Sekundäres; seine Größe ist durch möglichste Ausdehnung der bebauten Grundstücksfläche beschränkt, seine Form stets durch die Grundriß-Anordnung bedingt. Allenfalls seine Einfriedigung interessiert den Architekten bei der

wünschenswert wären. Den freien Raum hat man dann — je nachdem die Bausumme mehr oder weniger erschöpft war — entweder einfach mit Kies oder Asche abgedeckt, oder aber man hat größere Flächen gepflastert, kleinere Höfe sogar bis auf die Baumscheiben asphaltiert.

Wo die Fertigstellung des Hofes den Garten-Verwaltungen übertragen war, findet man wohl freundliche Grün-Anlagen, indessen bei der eigentlichen Hofoberfläche vermißt man auch da vielfach die Ueberlegung der Zweckmäßigkeit.

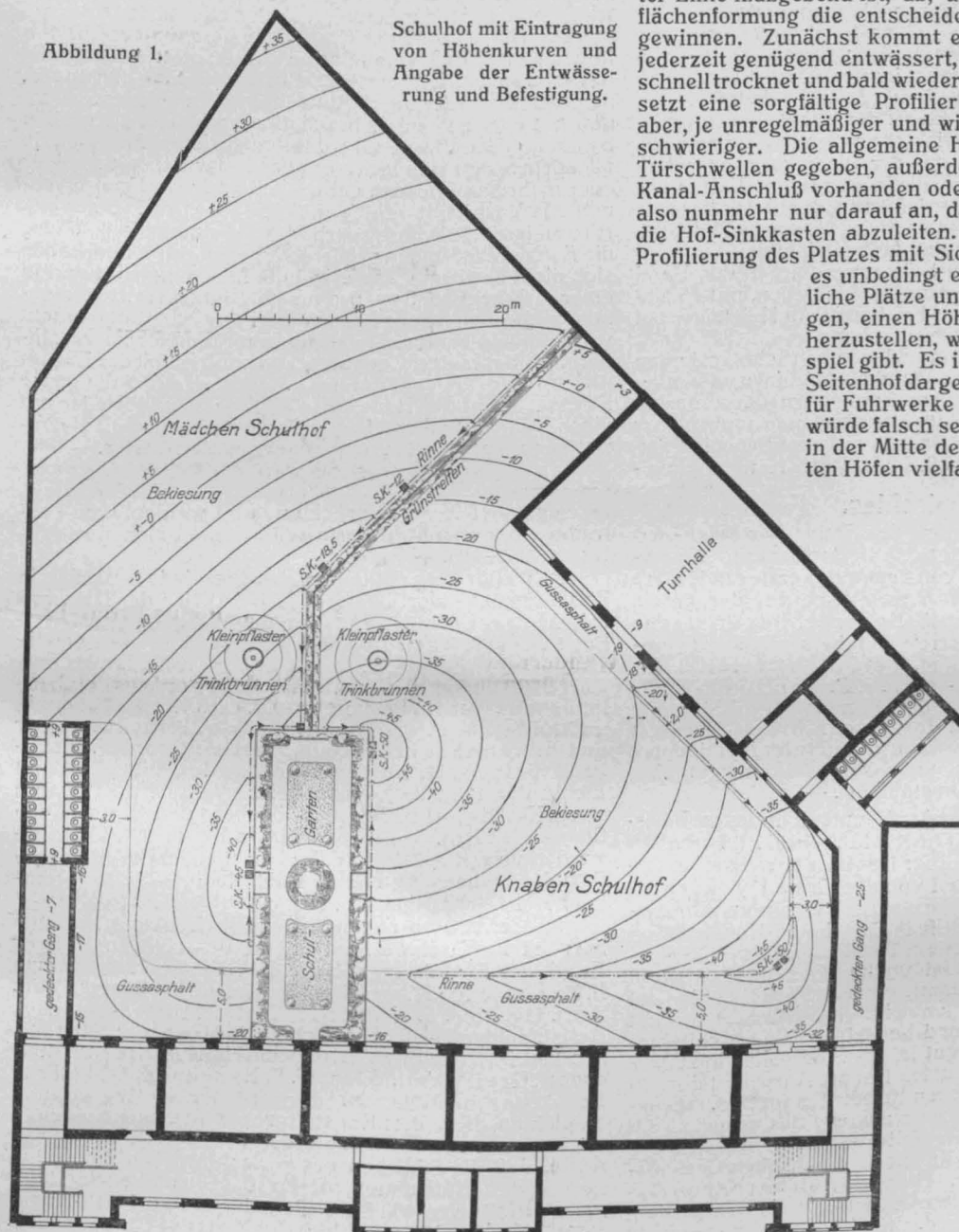
Sehen wir zunächst von der Art der Befestigung, die für die Gestaltung der Oberfläche des Hofes erst in zweiter Linie maßgebend ist, ab, um zunächst für die Oberflächenformung die entscheidenden Gesichtspunkte zu gewinnen. Zunächst kommt es darauf an, daß der Hof jederzeit genügend entwässert, daß er nach jedem Regen schnell trocknet und bald wieder benutzt werden kann. Das setzt eine sorgfältige Profilierung voraus. Diese wird aber, je unregelmäßiger und winklicher der Hof ist, desto schwieriger. Die allgemeine Höhenlage ist ja durch die Türschwellen gegeben, außerdem ist vorausgesetzt, daß Kanal-Anschluß vorhanden oder möglich ist. Es kommt also nunmehr nur darauf an, das Wasser gleichmäßig in die Hof-Sinkkasten abzuleiten. Um nun eine derartige Profilierung des Platzes mit Sicherheit zu gewinnen, ist es unbedingt erforderlich, wie für öffentliche Plätze und große Straßenkreuzungen, einen Höhenplan mit Schichtlinien herzustellen, wofür Abbildung 1 ein Beispiel gibt. Es ist hier der Plan für einen Seitenhof dargestellt, zu dem eine Zufahrt für Fuhrwerke nicht erforderlich ist. Es würde falsch sein, die Sinkkasten einfach in der Mitte des Platzes, wie dies auf alten Höfen vielfach zu beobachten ist, anzuordnen. Denn einmal erscheint durch die Mulde oder trichterartige Vertiefung, die sich dabei naturgemäß in der Mitte des Platzes ergibt, dieser selbst von vornherein versackt und unansehnlich, anderseits bilden aber auch diese eisernen Einbauten in der Mitte des Spielplatzes eine Gefahr für die spielenden Kinder. Es empfiehlt sich daher, alle Einläufe am Rande des Platzes anzuordnen und die Schichtlinien so zu führen, daß alle Einläufe möglichst gleichmäßig belastet sind. Man wird also je nach Möglichkeit, wenn nicht einseitiges Quergefälle in Frage kommt, den Hochpunkt in der Mitte des Platzes anordnen, wodurch im übrigen die ganze Anlage an Aussehen gewinnt.

Nun dient der Schulhof nicht nur der Bewegung der Schulkinder, sondern er erfüllt auch gewisse hauswirtschaftliche Aufgaben; dahin

gehören in erster Linie die Anfuhr des Heizmaterials und die Abfuhr von Asche und Müll und dergleichen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der Anlage einer Fuhrbahn zum Kohlen- oder Koksbehälter, zum Aschenbehälter und zur Müllgrube. Diese Fuhrbahn wird ebenfalls am Rande des Platzes anzuordnen sein, denn die erwähnten Räume befinden sich in und am Gebäude. Eine Fuhrbahn über den Platz zu führen, ist mit Rücksicht auf die Gefahren, denen die Kinder ausgesetzt sein könnten, und auf den Schutz der gärtnerischen Anlagen nicht ratsam, selbst wenn sie kürzer und damit billiger werden sollte. Denn unter allen Umständen muß diese Fuhrbahn gepflastert werden und zwar in der erforderlichen Breite. Diese Breite richtet sich je nach der am Ort üblichen Art der Bespannung. Für zweispänniges Fuhrwerk muß mit mindestens 2,5 m Fahr-

Abbildung 1.

Schulhof mit Eintragung von Höhenkurven und Angabe der Entwässerung und Befestigung.



Vervollständigung des Schaubildes des Gebäudes. Darum sieht es vielfach mit der Nutzbarkeit der Höfe auch recht übel aus. Ist es schon recht unangenehm, wenn auf dem Geschäftshof, dem Fabrikhof das Wasser in Pfützen stehen bleibt, oder sonst durch unüberlegte Einbauten in der Hof-Oberfläche dauernd Verkehrsschwierigkeiten entstehen, so wirken solche Uebelstände erst recht auf Schulhöfen störend, die den Zweck haben, tagtäglich einer erheblichen und sehr beweglichen Menschenmenge Aufenthalt zu bieten. Die Hygiene, die heute im Schulwesen eine wesentlich größere Rolle spielt als früher, hat auch hier ihren Einfluß allmählich geltend gemacht.

Man findet bei alten Schulhöfen die verschiedensten Befestigungsarten. Ausgegangen ist man wohl von jeher von dem Gedanken, daß einige schattenspendende Bäume

bahnbreite gerechnet werden, wenn man nicht häufige Reparaturen am mittleren Teile des Hofes haben will. Außerdem muß die Fahrbahng genügende Breite zum Ansetzen der Fuhrwerke und zum Wenden an den Ladestellen bieten.

Zwischen dem eigentlichen Spielplatz und der Fahrbahn wäre also die Entwässerung anzuordnen. Als Pflaster für die Fahrbahn eignet sich ein weiches, geräuschdämpfendes Material, also in erster Linie geflächte Basaltlavasteine, die neben der Geräuschlosigkeit den Vorteil bieten, daß sie auch bei Regen rauh bleiben und den Pferdehufen Halt gewähren. Schon hier möchte ich darauf hinweisen, daß man bereits bei der Planung darauf Bedacht nehmen muß, derartige Anlagen wie Kohlenbunker, Müllgruben usw. möglichst nahe am Eingang unterzubringen, da auf diese Weise im Laufe der Jahre außerordentlich viel an Löhnen gespart werden kann, ganz abgesehen davon, daß je kürzer und bequemer An- und Abfuhr zu bewerkstelligen sind, desto geringer auch die Störungen des Unterrichtes werden; denn es ist bei den heutigen großen Schulen nicht immer möglich die Zufuhr an Heizmaterial in der schulfreien Zeit zu erledigen.

Es empfiehlt sich vor allem, die Koks-keller mit Einwurfschächten und Schüttrichtern zu versehen, in die das Heizmaterial unmittelbar mit der Pferdekarré oder dem aufwindbaren Bolderwagen, die ja im ganzen Westen üblich sind, aufgeschlagen werden kann, damit das Material nicht nochmals mit der Hand angefaßt zu werden braucht, Löhne kostet und an Güte und Menge einbüßt.

Ebenso lassen sich mit einfachen Mitteln von Hand zu bedienende Hebevorrichtungen herstellen, mittels deren die Asche in kürzester Frist aus dem Heizkeller auf die Abfuhrwagen geladen werden kann.

Außer der Fahrbahn kommt bei neuen Schulsystemen meist noch die überdeckte Wandelhalle hinzu, die man zweckmäßig ebenso wie den Zugang zu den Aborten asphaltiert und in den Entwässerungsplan unmittelbar einbezieht, sodaß also im Ganzen mit drei Befestigungsarten gerechnet werden muß, dem leichtbefestigten Spiel-

platz, dem Fahrbahnpflaster und dem Gußasphalt, die auf die Profilierung insofern etwas Einfluß haben, als das Quergefälle im Asphalt 1:40, im Pflaster 1:33 $\frac{1}{3}$ nicht übersteigen soll, während die bekieste Fläche stärkeres Gefälle haben muß.

Was nun den eigentlichen Spielplatz anlangt, so verursacht er in der bisher üblichen Befestigung mit Kies vielerlei Unzuträglichkeiten. Bei Regenwetter wird viel Sand und Schmutz in die Gebäude getragen, bei trockenem Wetter ist die Staubplage auch für die Umgebung oft unerträglich. Dem kann man nun abhelfen, indem man den Schulhof ebenso wie die Promenadenwege mit einer Oberflächenteerung überzieht. Das setzt allerdings eine besondere Behandlung der Oberfläche und eine äußerst sorgfältige, gleichmäßige Profilierung voraus. Ist die Teerung aber einmal sorgfältig ausgeführt und wiederholt, so ist der Schulhof ein für alle Mal in Ordnung.

Die Herrichtung der Oberfläche geschieht am besten in der Weise, daß eine Mischung aus bündigem Boden mit Sand zunächst hergestellt wird, indem man den Boden, den man entweder durch Auflockern der obersten Schicht gewinnt oder besonders beschafft, durchsiebt, die groben Bestandteile entfernt und das feingesiebte Material, je nachdem es an sich lockerer oder fester ist, mit weniger oder mehr Sand mischt, derart, daß in der fertigen Mischung das Verhältnis von Sand zu Boden etwa 1:5 beträgt. Alle anderen Mischungsverhältnisse, namentlich solche, die Asche oder Sand in größeren Mengen enthalten, haben sich nicht bewährt. Die erwähnte Mischung wird nun in einer Stärke von 5 cm profilmäßig aufgebracht und gestampft, wobei in ganz feiner Verteilung Sand aufgebracht wird, um ein Haften der Masse am Stampfer zu verhindern. Ist das Material sehr trocken, muß es mit der Brause gleichmäßig angefeuchtet werden. Danach wird die ganze Fläche gut mit der Handwalze abgewalzt und wieder mit einer dünnen Schicht feinen Sandes abgedeckt, die unmittelbar vor der Teerung wieder entfernt wird. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Die 17. Hauptversammlung des „Deutschen Beton-Vereins“ findet vom 5.—7. März d. J. in Berlin statt. Sie zerfällt wieder in zwei Teile, von denen der erste am 5. März Innere Angelegenheiten des Vereins, der zweite Berichte, Anträge und Besprechungen technisch-wissenschaftlicher Art behandelt. Es sprechen u. A. die Hrn. Geh. Reg.-Rat Prof. Rudeloff-Lichterfelde, Baudir. Prof. Dr.-Ing. h. c. C. von Bach-Stuttgart, Geh. Brt. Prof. O. Berndt-Darmstadt, Prof. Sigmund Müller-Berlin, Prof. Dr.-Ing. h. c. Mörsch-Neustadt a. d. Haardt. Ausführliche Tagesordnung im Anzeigenteil dieser Nummer und in den nächsten „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“. —

Die Wasserversorgung des Hauptbahnhofes zu Karlsruhe. Zu unserem Beitrag in No. 101, Jahrg. 1913 erhalten wir noch folgende Ergänzung: Der für die Wasserversorgung nötige Wasserturm ist von der Firma Dyckerhoff & Widmann A.-G. in Karlsruhe nach einem von ihr ausgearbeiteten Spezialentwurf in Eisenbeton-Konstruktion ausgeführt. Auch der in dem Turm befindliche Hochbehälter von 700 cbm Inhalt ist vollkommen in Eisenbeton ausgebildet und dürfte damit einer der größten bis jetzt ausgeführten Turmbehälter sein. Der Wasserturm hat eine Höhe von rd. 40 m und besitzt gefällige architektonische Formen, die sich gut in das Stadtbild einpassen. Die Ausführung in Eisenbeton trat auf Anregung des damaligen hochbautechnischen Referenten im Bad. Finanz-Ministerium Brt. Prof. Moser anstelle des ursprünglich von maschinentechnischer Seite vorgesehenen eisernen Hochbehälters, der lediglich nach praktischen Gesichtspunkten ausgebildet war. Die architektonische Formgebung des Eisenbeton-Entwurfes erfolgte durch Oberbau-Insp. Weinbrenner von der Großh. Bad. Generaldirektion der Staatseisenbahnen. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben um Entwürfe zu einem Dienst-Gebäude der Reichsversicherungs-Anstalt für Angestellte in Berlin-Wilmersdorf schreibt das Direktorium der Anstalt für alle im Deutschen Reiche geborenen oder ansässigen Architekten mit Frist zum 15. Mai d. J. aus. Fünf Preise von 15000, 10000, 8000, 6000, 4000 M. Ankauf weiterer Entwürfe vorbehalten. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Prof. Dr. Bestelmeyer in Dresden, Ob.-Brt. Prof. Dr. Billing in Karlsruhe, Prof. Bonatz in Stuttgart, Prof. Dr. Fischer in München, Geh. Brt. Prof. Frentzen in Aachen, Stadt-Brt. Herrnring in Berlin-Wilmersdorf, Wirkl. Geh. Ob.-Brt. Hückels in Berlin, Baudir. Prof. Schumacher in Hamburg, Geh. Brt. Prof. Schwechten in Berlin. Unter-

lagen gegen 5 M., die zurück erstattet werden, vom Zentralbüro der Anstalt in Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollern-Damm 193—195. —

Im Wettbewerb Aufteilung des Gemeinde-Geländes in Berlin-Reinickendorf ist unter 31 Entwürfen der I. Pr. von 2500 M. dem Entwurf „Rund um die Wiese“ der Hrn. Reg.-Bmstr. Theod. Bulling und Max Israel in Berlin-Friedenau und Wilmersdorf, der II. Pr. von 1500 M. dem Entwurf „Staffelung“ des Hrn. Arch. Henry Gross in Charlottenburg, der III. Pr. von 1000 M. dem Entwurf „Sonntag und luftig“, Verf. die Hrn. Reg.-Bmstr. Fritz Zollinger und Alfr. Daiber in Neukölln, zuerkannt worden. Angekauft für je 500 M. wurden die Entwürfe „Ruhe, Luft und Licht“ der Hrn. Verkehrstechniker Artur Funcke und Arch. Karl Kegel in Berlin-Schöneberg und „Aufgehende Sonne“ des Hrn. Arch. Max Taut in Berlin. Die Entwürfe werden vom 18.—21. Jan. d. J. einschließlich im Sitzungssaal des Rathauses zu Reinickendorf von 9—3 Uhr (Sonntags 9—1 Uhr) ausgestellt. —

Im Wettbewerb um ein Elias Holl-Denkmal in Augsburg ist bei 70 Bewerbern mit 81 Vorschlägen keiner Arbeit der Ausführungs- bzw. I. Preis zuerkannt. Einen II. Pr. von je 700 M. erhielten die Entwürfe „Cäsar“, Verf. Arch. Dipl.-Ing. F. X. Pröbst, Ludw. Müller-Hipper, Assist. an der Techn. Hochschule, in München; „Nec spe, nec metu“, Verf. Bildh. Benno und Hans Müller in München; „Greif“, Verf. Bildh. W. S. Resch, Dipl.-Ing. Fritz Landauer in München. Es wird der Stadtverwaltung empfohlen, diese drei Künstlergruppen zu einem zweiten engeren Wettbewerb aufzufordern, wobei als Grundlage diene, daß die Südwand des Perlachturm-Vorbaues den günstigsten Aufstellungsort für das Denkmal darstellt. Einen III. Pr. von 400 M. erhielt der Entwurf „Alt-Augsburg“ (Variante), Verf. Bildh. Gg. Mattes, Bauamts-Ass. R. Hoepfel in München. Angekauft für je 250 M. die Entwürfe „Roma“, Verf. Bildh. Hans Geist in München und Emil Wagner in Augsburg, sowie der Entwurf „Würfel“, Verf. die Bildh. Göhring und Gradl in Moosach bei München. Ausstellung der Entwürfe vom 25. Januar bis 1. Febr. von 10—1 und 2—6 Uhr täglich in der Turnhalle der Töchterschule an der Gutenberg-Straße zu Augsburg. —

Inhalt: Der Entwurf zu einem Westhaen in Berlin. — Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark (Schluß) — Ueber Hofanlagen im Allgemeinen und Schulhöfe im Besonderen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Gut und Herrenhaus Herzfelde bei Templin in der Uckermark.

Verlag der Deutschen Bauzeiung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: L. V. F. Eiselein in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.



ER NEUBAU DES WEBERHAUSES IN AUGS-
BURG. * ARCHITEKT: STADTBAURAT
HOLZER IN AUGSBURG. * ENTWURF MIT
ZWISCHEN - GESCHOSS. * ANSICHT VON
DER BÜRGERMEISTER FISCHER-STRASSE.

===== DEUTSCHE BAUZEITUNG =====

*** XLVIII. JAHRGANG 1914 * NO. 7. ***



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. NO 7. BERLIN, DEN 24. JANUAR 1914.

Der Neubau des Weberhauses in Augsburg.

Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.

(Schluß aus No. 5.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 76 und 77.



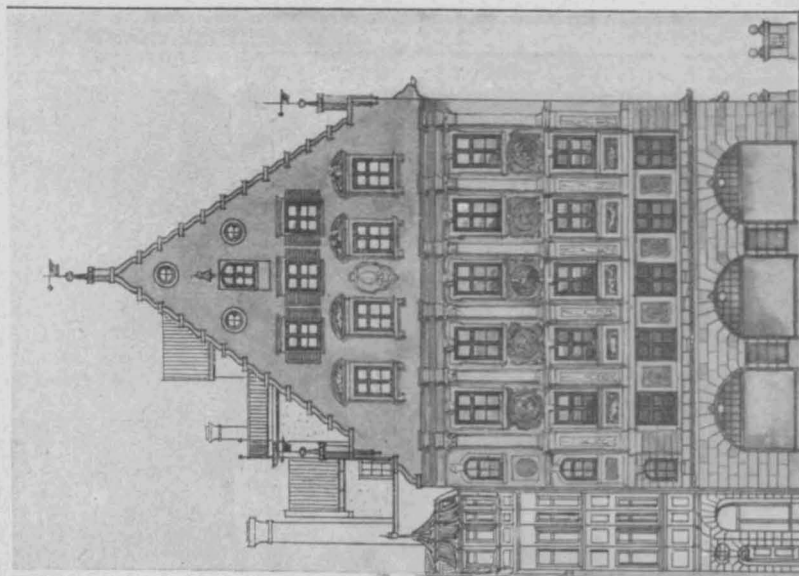
Der Neubaudes Weberhauses nun sieht, was seine Grundrißanlage (S. 75) anbelangt, eine veränderte Bestimmung des Hauses gegen früher vor. Auch ein Umbau des Hauses würde dem Inneren, wie die Grundrisse des alten Zustandes S. 75 erkennen lassen, eine völlig neue Gestalt gegeben haben, sodaß von einer Erhaltung im Sinne der Denkmalpflege keine Rede mehr hätte sein können. Diese Grundrisse der alten Einteilung zeigen zugleich aber auch, daß diese für irgend eine praktische Ausnutzung nicht mehr in Betracht kommen können. Die jetzige Einteilung hat aber auch keinerlei Denkmalwert, denn sie ist sehr wesentlich verschieden von der ursprünglichen Anlage des Zunfthauses. Das Haus hat im Laufe der Zeit im Äußeren und Inneren so durchgreifende Änderungen erfahren, daß das „historisch Denkwürdige“ und das „architektonisch Schöne“ sich auf nur bescheidene Reste beschränken. Das Weberhaus von heute ist in keinem Falle mehr das Zunfthaus von ehemals. Und vollends ein Umbau würde so weitreichende Eingriffe in den Bestand des Hauses nötig machen, daß nur ganz bescheidene Reste des Altbaues noch übrig bleiben würden. Im Inneren wurden bei einer neueren Untersuchung gleichfalls Reste von Malereien gefunden, die jedoch so mangelhaft erhalten sind, daß nicht allein das Vorhandene stark erneuert, sondern auch Fehlendes durch Neubemalung ergänzt werden müßte. Da die alte Zunftstube zudem nicht mehr aus dem Nationalmuseum in München entfernt werden kann, so müßten, wenn man den Raum auch nur lediglich in der Eigenschaft als Zunftstube erhalten wollte, Tafelung und Decke neu nachgebildet werden. Die Aborte, das Treppenhaus, die Nebenräume sind ohne Licht und Luft. Sie können, da das Haus auch im Falle seiner Wiederherstellung wenigstens zum Teil Geschäftshaus sein würde, schon aus Gründen der Gesundheit nicht in diesem Zustand gelassen werden. Die Anlage eines Lichtschachtes wäre unumgänglich. Ermangelt das Weberhaus also schon in seiner

augenblicklichen Gestalt und Verfassung der Ursprünglichkeit, so wird das in noch weit höherem Maße nach seinem Umbau der Fall sein. Dieser schafft eine Nachbildung, die sehr nahe an einen Neubau heranreicht. Daher entschloß sich der Magistrat nach unserer Ansicht mit Recht zu einem Neubau.

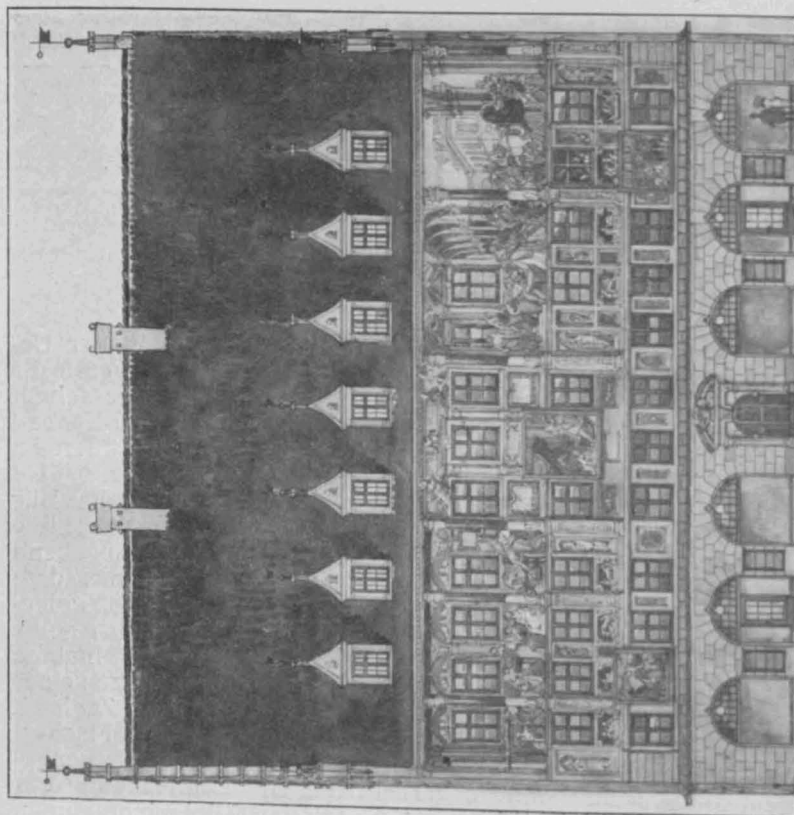
Für diesen waren zwei Annahmen gegeben, für die in erster Linie wirtschaftliche, in zweiter Linie aber auch künstlerische Erwägungen maßgebend waren. Nach der einen Annahme sollte über dem Erdgeschoß ein 2,5^m hohes Zwischengeschoss eingeschaltet werden. In dem so erweiterten Hause sollte auch die Handelskammer von Augsburg Aufnahme finden und damit eine gewisse Beziehung zu seiner früheren Verwendung geschaffen werden. Zugleich sollte die Flucht gegen die Bürgermeister Fischer-Straße um 2^m sich verschieben. Das Zwischengeschoss sollte außerdem die Wiederanbringung der Fresken des Äußeren nach den Originalaufnahmen am besten ermöglichen. Die im Inneren aufgefundenen Bildreste sollten losgelöst und im städtischen Museum aufbewahrt werden. Während bei dem durch den Vorbesitzer betriebenen Neubau des Hauses eine Wiederbemalung ungefähr im alten Charakter, aber nach freieren Motiven beabsichtigt war, soll nunmehr die Bemalung des Neubaus, soweit irgend möglich, nach den alten Resten und nach früheren Aufnahmen des Kunstmalers Brandes, festgelegt in der Rekonstruktion der Fassadengemälde im Entwurf des Maximilians-Museums in Augsburg vom Jahre 1904 erfolgen.

Um nun aus der Verwendung des Erdgeschosses annehmbare, die hohen Unkosten wenigstens teilweise deckende Einnahmen zu erzielen, wurden Ladenfenster angeordnet, die zwar der Auslage der Waren angemessenen Raum gewähren, aber doch noch so viel Pfeilermasse zeigen, daß sich aus den Flächen der Obergeschosse zu den Durchbrechungen des Ladengeschosses kein Mißverhältnis ergibt. So entstand der Entwurf, den wir auf Seite 74 abbilden.

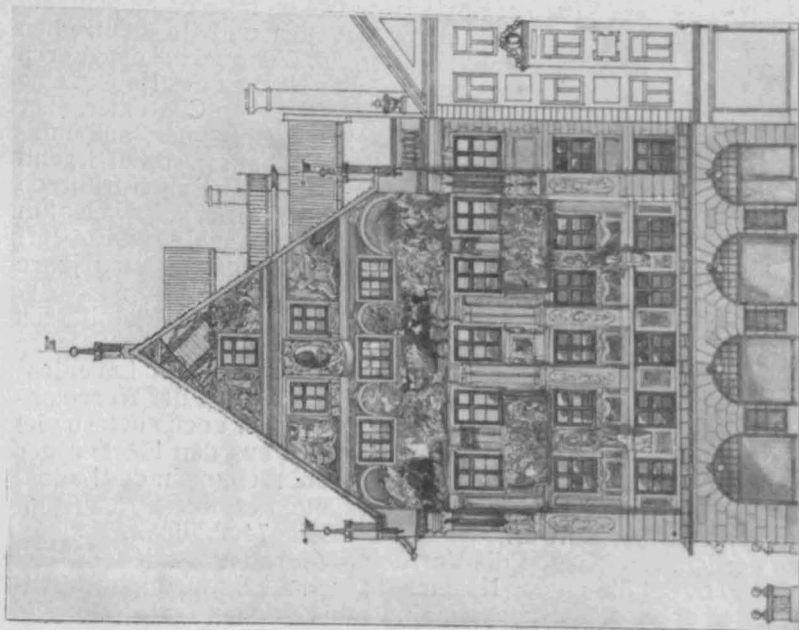
Gegen die Vorrückung und namentlich die Erhöhung des Neubaus durch die Einfügung des Zwischengeschosses sind nun Stimmen laut geworden,



Vorschlägen des städtischen Hochbauamtes.



30m
20
10
5
0

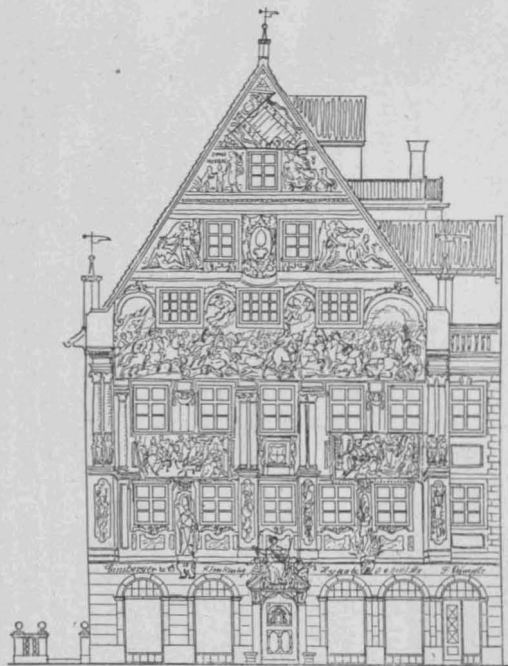


Entwurf mit Zwischengeschöß nach den

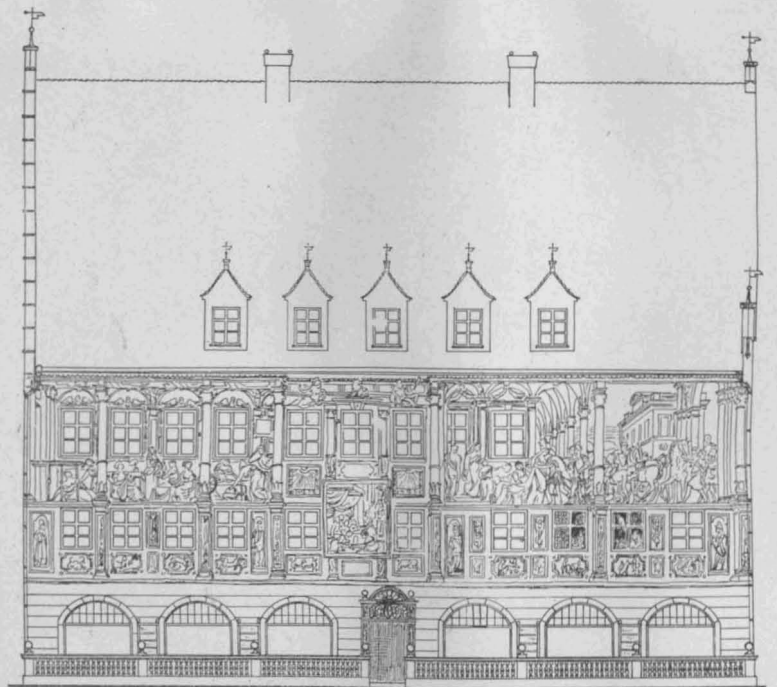
die eine ungünstige Einwirkung auf das Gesamt-Straßenbild befürchten. Hönig, Lasne und Franz Rank sind bei ihrem Gutachten davon ausgegangen, daß es zu bedauern wäre, wenn das Bauwerk aus dem Stadtbilde verschwinden würde. Sie begrüßten es daher, daß in dem Entwurf für den Neubau die alten Umrißlinien gewahrt wurden. Zugleich aber sprachen sie es als ihre Überzeugung aus, daß keine Erhöhung der alten Haushöhe durch Einschlebung eines weiteren Geschosses stattfinden dürfe. Was das geplante Vorrücken in die Bürgermeister Fischer-Straße anbelange, so sei dagegen wohl nichts einzuwenden. Vom städtebaulichen Standpunkt aus wäre die Verringerung der Straßenbreite an dieser Stelle sogar zu wünschen.

Um nun die Wirkung des geplanten Neubaus im Straßenbild gegen den alten Zustand prüfen zu können, wurden die beiden Gegenüberstellungen auf den Seiten 76 und 77 vorgenommen. Wenn der Magistrat auch zugab, daß die Beurteilung der Wirkung dieses in seinen Abmessungen geänderten Neubaus auf seine Umgebung allein nach den Plänen eine schwierige sei, so entschloß er sich zunächst doch zur Vertretung des um ein Zwischengeschöß vermehrten Neubaus, nachdem von einer Mehrzahl von Sachverständigen übereinstimmend bekundet wurde, daß von einem solchen Neubau die befürchtete Einwirkung auf die Umgebung und das Straßenbild nicht zu erwarten sei. Im weiteren Verlauf der Dinge scheinen aber die ursprünglichen Bedenken doch in verstärktem Maße wieder geltend gemacht worden zu sein, denn der Magistrat entschloß sich nunmehr zur Ausführung des Entwurfes ohne Zwischengeschöß, wie er auf S. 75 dargestellt ist.

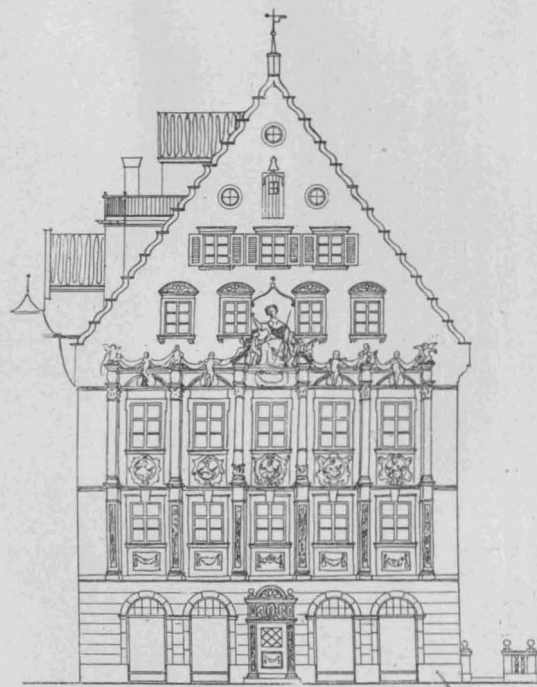
Das ist der Stand der Dinge von heute. Man darf in ihm einen Abschluß der Vorentwicklung dieser Denkmalschutz-Angelegenheit erblicken. Es dürfte nunmehr bald gebaut werden und es dürfte in nicht zu ferner Zukunft das Stadtbild von Augsburg an einer seiner bedeutendsten Stellen wieder die Bereicherung zeigen, die uns die beiden Stiche von Kraus (S. 61) und von Leizel (Seite 57) überliefert haben. Wenn die heutige Ruine des Weberhauses — mehr bedeutet dieses nicht — ein Zeugnis ist für das um die Wende des 18. und die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts nach und nach herunter gekommene Augsburg, so ist der im alten Glanz wiedererstandene Neubau ein Sinnbild des tüchtigen Augsburger Bürgersinnes, der es verstanden hat, die Stadt im zweiten halben Jahrhundert, das dem 20. Jahrhundert voraus ging, namentlich durch die Industrialisierung seiner heimischen Weberei, die es einst groß machte, es in neuen Formen nun



Zur Ausführung bestimmter Entwurf.

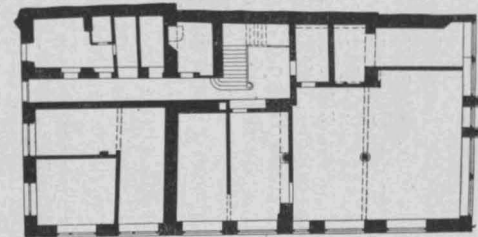
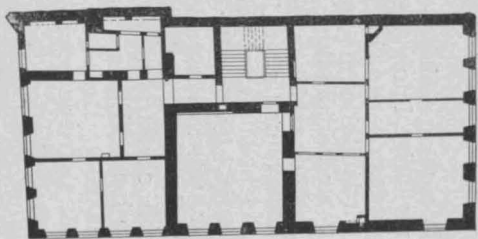


0 5 10 20 30m



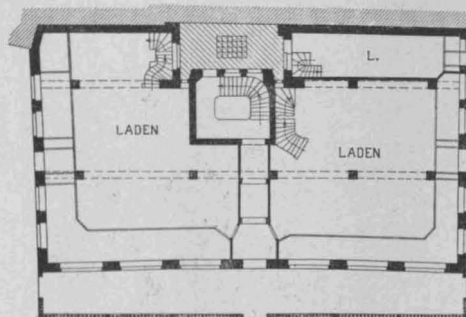
Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.

wieder zur alten Größe zu erheben und die Stadt damit auch der Kunstpflege wieder zuzuführen, die ihre einstige Größe umstrahlte. Der falsche Historizismus ist besiegt; das ist immerhin ein Gewinn für die weitere Entwicklung. —

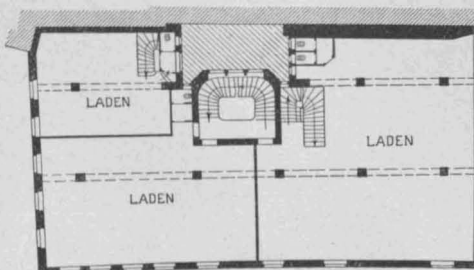


0 5 10 15m

Grundrisse des alten Bestandes.

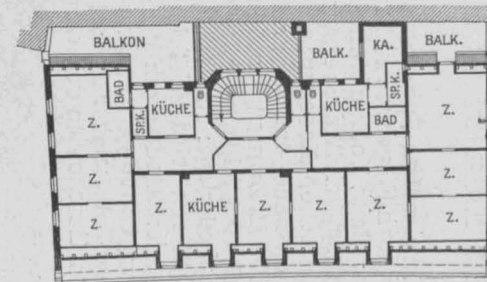


0 5 10 20m

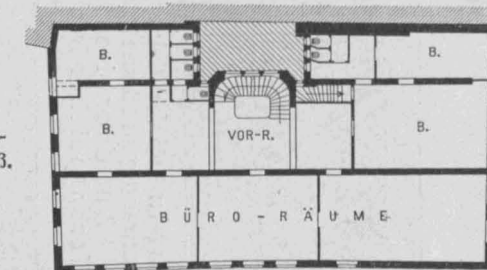


I. Obergeschoß.

Der Neubau des Weberhauses in Augsburg.
Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.
Zur Ausführung bestimmter Entwurf ohne Zwischengeschoß.



II. Ober-
Geschoß.



Der Entwurf zu einem Westhafen in Berlin.

(Schluß.)



Zu den einzelnen Speichern wäre nur noch Folgendes zu bemerken: Beim Zollspeicher gehen sämtliche Waren erst in das Erdgeschoß, die sogenannte Revisionshalle, und von dort entweder straßenseitig auf Fuhrwerk oder mittels der Aufzüge zur Niederlage; ein Teil letzterer Waren wird zu Teilungslagern zum Veredelungs- oder Retourwaren-Verkehr notwendig und dementsprechend eingerichtet werden.

Zum Unterschied vom Zollspeicher besitzt der Warenspeicher in allen Geschossen der Wasser-

des Keller- und Erdgeschosses, von 1,5 t desgleichen sämtlicher Obergeschosse und von 1 t für das Dachgeschoß läßt sich ein Gesamt-Fassungsvermögen (netto) ermitteln: für den Zollspeicher bei 2600 qm nutzbarer Lagerfläche für das Geschoß von 36500 t, für den Warenspeicher bei 2250 qm nutzbarer Lagerfläche für das Geschoß von 31500 t, für den Getreidespeicher bei 1485 qm nutzbarer Lagerfläche für das Geschoß von 21000 t.

Die Lagerhallen, zunächst 3 an der Zahl, haben, ebenso wie die Speicher, die ungefähre Länge von 2 großen Schiffen (zusammen 140 m) abzüglich der für die Giebelzufahrten notwendigen Straßen- und Bühnenbreite, also rd. 122 m; ihre Breite von 21 m



Jetziger Zustand des Weberhauses im Bilde der Bürgermeister Fischer-Straße.
Der Neubau des Weberhauses in Augsburg. Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.

und Landseite Ladeluken, da eine so weit gehende Kontrolle im Erdgeschoß sich erübrigt. Infolgedessen reicht hier der Uferkran bis in das oberste Geschoß.

Der Getreidespeicher wird mit allen modernen Einrichtungen zur Förderung und Behandlung des Getreides ausgerüstet. Das Gebäude erhält an jedem Ende je einen Doppel-Schiffselevator (unter Umst. pneumatische Anlage), um gleichzeitig zwei Schiffe löschen zu können, sowie einen Elevator für den Empfang von Eisenbahn- oder, was selten vorkommt, Fuhrwerks-Getreide. Bei der Ausgabe kann das Getreide entweder ins Schiff oder in Eisenbahnwagen fließen. Zwischen den beiden Elevatoren ist außerdem noch ein hoher fahrbarer Drehkran zur unmittelbaren Beförderung von Getreide oder Mehl in Säcken angeordnet.

Unter Zugrundelegung von 2 t/qm Tragfähigkeit

ist geringer als bei den Speichern; sie bedecken eine Grundfläche von je rd. 2500 qm. Die Lagerhallen erhalten der besseren Platzausnutzung wegen drei Geschosse, ein Erdgeschoß für sofortige Expedition und ein 2 t/qm tragendes Keller- und ein ebenso tragfähiges Obergeschoß für nur vorübergehende kurze Lagerung, da längere Aufbewahrung von Gütern den Speichern zufällt.

Die wasserseitige Ladebühne hat zwecks Absetzens des Krangutes und Ermöglichung eines bequemen Längsverkehres eine reichlichere Breite von 2,5 m, die landseitige nur eine solche von 1,5 m erhalten. Für Verladung auf Fuhrwerke sind die Giebelseiten eingerichtet, doch sind durch Einpflasterung der landseitigen Ladegleise auch Abfahrten geschaffen, um unter Umständen einen großen Andrang von Fuhrwerken, einen ruhigen Bahnverkehr voraus ge-

setzt, zu bewältigen. Das Fassungsvermögen einer Lagerhalle beträgt bei 2000 qm nutzbarer Lagerfläche für das Geschöß im ganzen 12000 t, mithin bei allen drei Hallen 36000 t.

Der Hafen-Bahnhof ist ein Verschub-Bahnhof nach dem Prinzip vorwiegender Längsentwicklung, der von dem Hamburger und Lehrter Güter-Außenbahnhof ungefähr an der Unterführung des letzteren unter der Ringbahn ausgeht und sich von da nach Westen erstreckt unter folgender allgemeiner Reihenfolge von 3 Gleisgruppen: Es schließen sich zunächst an die Stadtbahn bis ungefähr zur Putlitz-Brücke, also auf der Strecke der alten sogenannten Industriegleise, 2 Hauptgleise an, ein südliches „Einfahrt- und Ablaufgleis“ von 380 m Nutzlänge (Zug von 80 Achsen) und ein nördliches „Ausfahrt-, Durchfahrt- und Ausziehgleis“; letzteres wird auch in Zu-

len indes erst nach Fertigstellung des Erweiterungs-Beckens angelegt werden; zunächst dienen die vier überzähligen Gleise der Hauptgruppe (die später zur Bedienung des Erweiterungsbeckens bestimmt sind) als Sammelgleise für die Ausfahrt. Die Kaigleise zweigen in nach ungefähr Nordwesten gerichteten Bögen von dem Durchlaufgleis der Hauptgruppe ab.

Das Verwaltungsgebäude erhält am besten seinen Platz in zentraler Lage vor Kopf des Nord-Beckens (Kopfbild in No. 6). Es besteht aus Keller und Dachgeschöß, aus Erd- und drei Obergeschossen. Im Erdgeschöß werden untergebracht: Die städtische Hafen- und Eisenbahn-Verwaltung, sowie ein kleines Postamt, im I. Obergeschöß finden die Zollverwaltung und die Privatwohnungen des Hafen-Direktors und der Zollamts-Dirigenten ihren Platz, während das II. und III. Obergeschöß je vier Wohnungen für mittlere



Weberhaus mit Verbreiterung und Erhöhung nach dem Vorschlag des städtischen Hochbauamtes.
Der Neubau des Weberhauses in Augsburg. Architekt: Stadtbaurat Holzer in Augsburg.

kunft die Verbindung mit den bereits bestehenden Privat-Anschlüssen der Berliner Elektrizitätswerke, von Thyssen, Dellschau und nach Herstellung des viergleisigen Ausbaues der Ringbahn auch eine Verbindung nach der in Aussicht genommenen Groß-Markthalle darstellen. (Vergl. den Lageplan in No. 6.)

Auf die genannten beiden Hauptgleise folgen nach Westen, in einem Gleisbündel vereinigt, 9 Gruppengleise für die Ordnung der ankommenden Wagen nach Gruppen, von denen zunächst nur 5 als solche erforderlich sind (Kohlengleis, 2 Speichergleise, 2 Lagerhallengleise). Den Beschluß bildet am West-Ende die Gruppe der Rangiergleise 2. Ordnung, d. h. der Ordnung jeder vorgenannten Gruppe (Kai) nach Speichern oder Plätzen dienend. Nördlich von den Untergruppengleisen sind die drei Sammel-(Rich-tungs)-Gleise für die Ausfahrt angeordnet; diese sol-

und untere Beamte, sowie Büro- und Kontorräume für die Hafen-Interessenten enthält.

Eine Arbeiter-Speisehalle wird, von allen Teilen des Hafens leicht erreichbar, in der Nähe des östlichen Einfahrtstores angeordnet. Sie enthält je einen Speiseraum für Arbeiter und für Beamte, die erforderlichen Küchenräume und die Wohnung des Wirtes.

Maschinelle Einrichtung. Der Hafen verlangt eine genügende Anzahl von maschinellen Hebe-mitteln. Vor jeder Lagerhalle und vor jedem Speicher werden zwei Halbportalkrane aufgestellt, sodaß auf jedes Schiff ein Kran entfällt; auf jeden Freilade-platz kommt je ein Vollportalkran; im Ganzen werden also 18 Krane erforderlich von 2,5 t Tragfähigkeit. Außerdem sind am Kohlenkai zwei fahrbare Kohlen-Exkavatoren und am nördlichen Becken ein Schwer-

Lastkran von 30 t größter Leistungsfähigkeit, mit einer Unterstufe von 7 t für gewöhnlichen Gebrauch, vorgesehen. In den Gebäuden werden 10 Aufzüge eingebaut; außerdem dienen zur Beförderung der Güter vom Lager auf Bahn oder Fuhrwerk Speicherrunden und Wändrehkrane; schließlich sind 2 Schiebebühnen, 6 Drehscheiben, 1 Rangierwinde und mehrere Spills zu betreiben.

Von der Errichtung eines eigenen Kraftwerkes ist abgesehen, da es wirtschaftlich günstiger erschien, den Strom von dem nahe beim Hafen liegenden Berliner Elektrizitätswerk zu beziehen. Diese Werke liefern hoch gespannten Drehstrom, der in einer Umformerstation für die Hebezeuge in Gleichstrom umgeformt und für Beleuchtung und sonstige Kraftzwecke auf die gebräuchliche Betriebsspannung von 440 Volt transformiert wird. Mit dieser Umformerstation wird die Werkstatt, die aus Schmiede, Schlosserei, Tischlerei und elektrischer Abteilung besteht, verbunden, außerdem sollen Magazinräume, Aufenthalts- und Waschräume für die Arbeiter in diesem Gebäude untergebracht werden.

Der Lokomotivschuppen für im Höchsthalle 4 Rangier-Lokomotiven steht im Zentrum des Rangierbetriebes neben dem Weichenkreuz am Fuße des Ablaufberges.

Freiladeplätze. Zur Entladung und Stapelung von Massengütern, Faßwaren und solchen Handelsgütern, welche die Behandlung im Freien zulassen, sind im Hafen ausgedehnte Freiladeplätze vorhanden, und zwar: für Kohlen am Kohlenkai (südl. Kai des Südbeckens) rd. 29 000, für Handelsgüter auf der Speicher-Insel zwischen und neben den Speichern rd. 18 000, für Hölzer und anderes an der Spitze der Schuppen-Insel rd. 3000, zusammen also rd. 50 000 qm.

Ein Ladeplatz für Ziegel und sonstige Baumaterialien ist im Hafen nicht vorgesehen, da ausreichende Löschstellen am Südufer angelegt werden können. Eine 460 m lange Ladestraße am Südufer zwischen der Fenn- und der Torf-Straße ist bereits beschossen.

Zufahrten zu dem Hafen sind 3 vorgesehen: das Ost-Tor an der Straße zur Pullitz-Brücke (als Haupteinfahrt), das West-Tor an der Beussel-Straße bei der Königsdamm-Brücke und das Nord-Tor in der Nähe der Seestraßen-Brücke. Der Zugang zum Bahnhof Beussel-Straße wird durch eine in der Südwest-Ecke des Geländes angeordnete Treppe ermöglicht.

Erweiterungs-Möglichkeit. Auf dem für spätere Zwecke zurück behaltenen Teil des Anstalts-Parkes des Johannes-Stiftes (87 590 qm) ist im Bedarfsfall genügend Platz vorhanden für den zukünftigen Ausbau eines dritten großen Hafenbeckens von rd. 500 m Länge und für weitere 5 Lagerhallen. Für 3 neue

Speicher ist auf der Speicher-Insel der Platz freigelassen worden. Schließlich sind auch die Betriebs-Einrichtungen, die Rangiergleise, das Kraftwerk, das Verwaltungs-Gebäude usw. auf Vergrößerung eingerichtet.

Verkehrsmenge. Es können an den einzelnen Kaistrecken umgeschlagen werden:

1. am Kohlenkai: 2 Exkavatoren zu je 50 t stündl. Mindestleistung fördern bei 10-stündiger Arbeitszeit und 260 Betriebstagen im Jahr $2 \cdot 50 \cdot 10 \cdot 260 = 260\,000\,t$
 2. auf den Freiladeplätzen mit zusammen 20 000 qm Fläche bei durchschnittlich 1,5 t/qm Aufnahmefähigkeit und 10-maligem Wechsel im Jahr $20\,000 \cdot 1,5 \cdot 10 = 300\,000\,t$
 3. in den Speichern: Ges. Fassungsvermögen $36\,500 + 31\,500 + 21\,000 = 89\,000\,t$ bei 3maligem jährl. Wechsel $89\,000 \cdot 3 = 267\,000\,t$
 4. in den Lagerhallen: Ges. Fassungsvermögen $24\,000\,t$, also bei (wie bei den Freiladeplätzen) 10maligem jährlichem Wechsel $24\,000 \cdot 10 = 240\,000\,t$
 5. auf den vorderen Ladegleisen (auf welche unmittelbar vom Schiff verladen werden kann) von 1700 m Länge bei nur einmaliger tägl. Gesamt-Auswechselung und 9 m Wagenlänge $\frac{1700}{9} \cdot 10 \cdot 260 = 500\,000\,t$
- Ges.-Menge rd. 1 600 000 t.

Diese Zahl dürfte annähernd richtig sein; denn sie deckt sich mit dem Inhalt aller Schiffe, welche im Lauf eines Jahres an allen Kais (nur in einer Reihe gerechnet) anlegen und löschen können. Abgesehen vom Kohlenkai, dessen Mengen unter 1. bereits nach der Zahl der anlegenden Schiffe ermittelt ist, können an den Kais 27 Schiffe von 600 t Tragfähigkeit anlegen; rechnet man die Ladezeit eines solchen zu 3 Tagen, so ergibt sich, wieder bei 230 Betriebstagen im Jahr, eine Lademenge von $27 \cdot 600 \cdot \frac{260}{3} = \text{rd. } 1\,400\,000\,t$,

d. i. also ungefähr gleich der Summe der Positionen 2—5. Auch dürfte die Gütermenge vorläufig nicht viel höher anzunehmen sein, da der ganze Güterverkehr auf dem Großschiffahrtswege, ausschließlich der bestehenden bleibenden Finowkanalstrecken, in der Kanalvorlage auf zunächst 2 Mill. t geschätzt ist.

Die Kosten sind einschließlich Grunderwerb zu 38 200 000 M., die reinen Baukosten ausschließlich Grunderwerb zu rd. 21 432 549 M. veranschlagt. Auf den Grunderwerb selbst (355 741 qm) entfallen rund 14 708 290 M., außerdem sind an Grundstückszinsen für die Zeit vom 1. April 1914 bis 30. September 1917, d. h. für die Bauzeit bis zur Inbetriebnahme 2059 161 M. aufzuwenden, zusammen also 16 767 451 M. —

Ueber Hofanlagen im Allgemeinen und Schulhöfe im Besonderen.

Von F. Zink, Ingenieur des städtischen Tiefbauamtes zu Köln. (Schluß.)



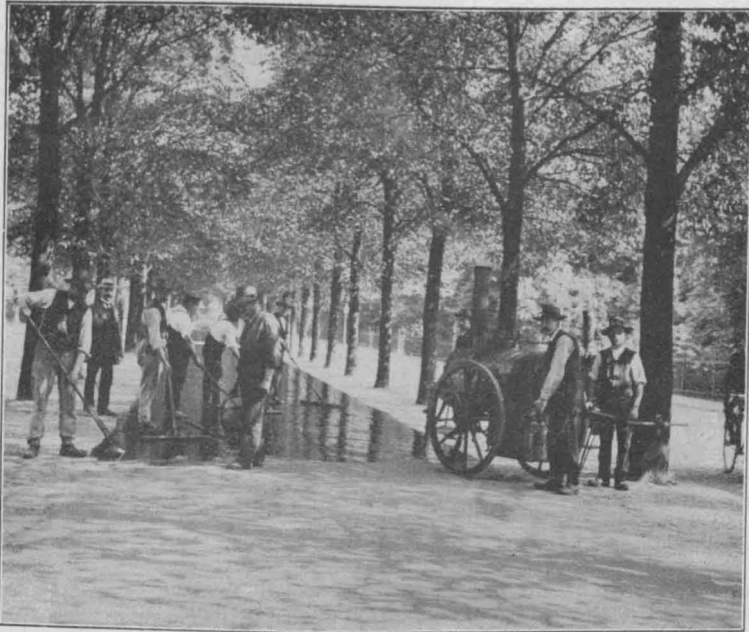
as nun den zu verwendenden Teer anlangt, so haben langjährige Versuche im In- und Ausland ergeben, daß es sich empfiehlt, für Oberflächen-Teerung synthetischen, d. h. künstlich gemischten Teer von ganz bestimmter Zusammensetzung zu verwenden. Der rohe Steinkohlenteer entfällt sowohl bei den Gasanstalten als Nebenerzeugnis, wie auch in den Kokereien der Zechen und Hütten bei Verkokung der Kohle. Beide sind in Bezug auf ihre Verwendungsmöglichkeit im Straßenbau nicht wesentlich von einander verschieden, wenn auch der Kokerei-Teer weniger Koksgehalt und weniger Wasser hat als der andere. Der für den Gebrauch im Straßenbau wesentliche Bestandteil des Teeres ist das Steinkohlen-Teerpech als bituminöses Bindemittel. Rohteer enthält davon 55—60 %, außerdem schwere Anthracen-Oele 20—22 %, mittlere Oele mit Naphtalingehalt 15—20 %, Leichtöl $\frac{1}{2}$ —2 % und Wasser 3—5 %.

Es ist nun außerordentlich schwierig, durch einfache Destillation, bei der nach einander erst Wasser, dann die leicht siedenden und endlich die schweren Oele übergehen, einen entsprechenden Teer von dauernd gleicher Beschaffenheit zu erzielen. Man verwendet daher besser künstlichen Teer, indem man Rohteer bis auf den Pechgehalt von bestimmter Härte abdestilliert und dieses Pech

dann wieder in genau meßbaren Verhältnissen mit schweren Anthracen-Oelen mischt. Man hat dann auch die Gewisheit, daß diesem Teer alle leicht siedenden Bestandteile, die sich auch in der Straßenoberfläche verflüchtigen würden, entzogen sind. Ausführliche Behandlung dieser Frage bringt der vom Beigeordneten der Stadt Krefeld, Brt. Hentrich, erstattete Bericht über eine zum Studium englischer und schottischer Teerstraßen unternommene Studienreise*). Es wird in dieser Schrift der Schluß gezogen, daß für Straßenbauzwecke ein möglichst wasserfreier Teer in Frage kommt, der sich auf etwa 150—180° Celsius erhitzen läßt ohne überzuschäumen, und besonders bei Oberflächen-Teerung einen Pechgehalt von 50—55 % und dementsprechend 45—50 % schweres Anthracen-Oel aufzuweisen hat.

Die Ausführung der Teerungsarbeit erfolgt dann ebenso wie auf den Promenadenwegen und ist in den Abbildungen 2 u. 3 hierneben dargestellt. Der Teer wird aus den Fässern in die aus Abbildung 4 erkennbaren kleinen Breining'schen Teerwagen, die ein Rührwerk besitzen und von Hand gezogen werden, gepumpt und erhitzt. Die

*) An dieser Studienreise beteiligten sich außer einer Reihe von Baubeamten rheinisch-westfälischer Städte auch der Dir. Dr. Spilker i. A. der „Deutschen Teerprodukten-Vereinigung“ in Essen, von der das Heften kostenlos bezogen werden kann. —



Abbildungen 2 und 3. Ausführung der Oberflächen-Teerung auf Promenaden-Wegen.



Abbildung 4.

Breining'scher Teerwagen.

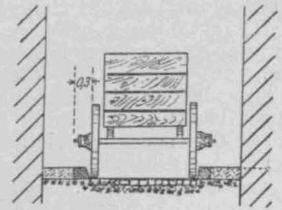
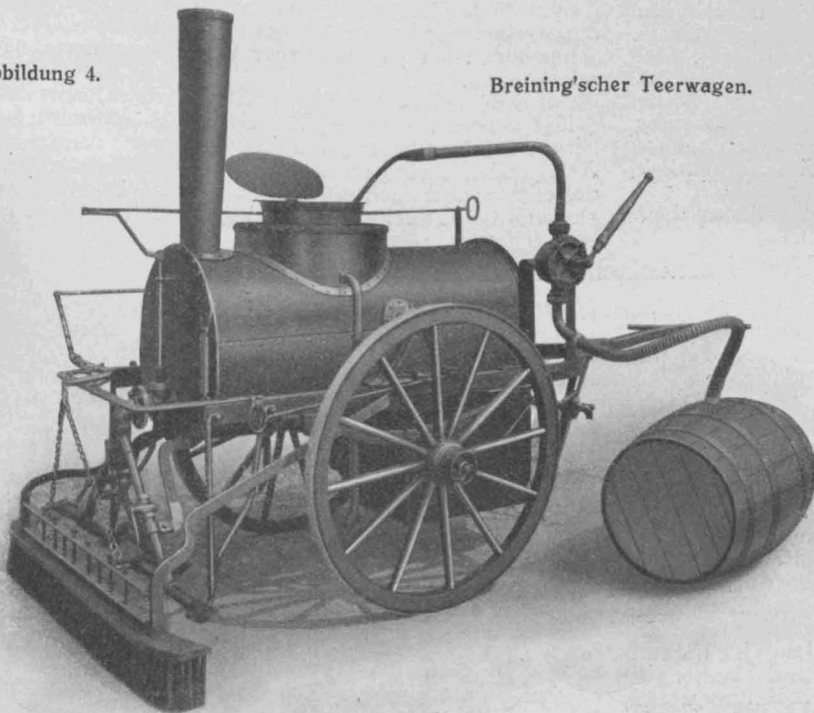


Abbildung 5.
Ausbildung der Durchfahrten.

In dieser Abhängigkeit zugleich von der heißen Witterung und der begrenzten Ferienzeit liegt allerdings eine ganz erhebliche Erschwerung des Verfahrens und die Notwendigkeit, einen ziemlichen Bestand an Geräten vorzuhalten. Bedenklich ist außerdem, daß die Teer-Industrie, nachdem sie zuvor alles getan hat, um die Verwendung des Teeres im Straßenbau zu fördern, nun natürlich schleunigst ihre Preise steigert. Allerdings wird das auch eine natürliche Grenze finden, nachdem man begonnen hat, für die Innen-Teerungen wieder auf Asphaltpräparate zurückzugreifen.

Unabhängiger ist man bereits bei der zweiten Teerung. Hier genügt es durchaus, daß der Boden gut trocken ist und

Wagen besitzen zwar Ablaufröhren mit Verteilungsbrausen, es hat sich aber im Interesse sorgfältiger Ausführung, und weil sich die Brausen auch leicht zusetzen, als zweckmäßiger erwiesen, den Teer mittels Gießkannen abzapfen und zu verteilen. Die dabei unvermeidliche Abkühlung ist, sobald die Kannen durchgewärmt sind, belanglos, während andererseits die Spurrillen, die die Räder des Wagens in dem frischen Planum, zumal vor der ersten Teerung, ziehen würden, sehr schwer zu beseitigen sind.

Man hat bei der Ausführung zwischen erster und zweiter Teerung zu unterscheiden. Bei der ersten Teerung wird zunächst die oben beschriebene Decke von dem darauf befindlichen Sand befreit und dann der Teer in einer Temperatur von mindestens etwa 120° mittels Gießkannen aufgebracht und zwar so, daß zuerst die Ränder der Fläche benetzt und gleich bestrichen werden. Die Verteilung des Teeres erfolgt sorgfältig mit Fiberbesen so, daß die Arbeiter beim Ausziehen rückwärts gehen, damit nicht die ganze Masse an den Füßen haften bleibt. Es ist streng darauf zu achten, daß sich keine Teerpfützen bilden, der Teer vielmehr so fein als irgend erreichbar ausgezogen wird. Nach erfolgter Teerung wird die ganze Fläche mit doppelt gesiebt

Sand abgedeckt und nach einigen Stunden des Abbindens mit der Handwalze abgewalzt. Letzteres geschieht aber nur bei ersten Teerungen, bei denen es im übrigen Bedingung für gutes Gelingen der Arbeit ist, daß der Boden trocken, oder noch besser heiß und ausgedörrt ist. Man ist deshalb bei Schulhöfen an die Sommerferien gebunden, zumal auch die vorbereitende Behandlung der Oberfläche vor der Teerung so erfolgen muß, daß die gewalzte Decke nicht erst wieder durch die Schulkinder zertreten wird. Wenn bei ersten Teerungen der Boden nicht gut trocken und heiß war, bindet der Teer, auch wenn er noch so heiß aufgebracht wurde, nicht; es bildet sich vielmehr eine weiche Schicht, die sich bald abrollt.

der Teer heiß aufgebracht wird. Besonders wichtig ist es hier aber wieder, daß die Oberfläche zuvor peinlichst sauber abgekehrt und gesäubert wird. Kleine Schäden in der Decke bessert man vorher aus. Auch hier wieder muß durch möglichst feine Verteilung des Teeres, die bei der zweiten Teerung auf der bereits harten und glatten Oberfläche mit Gummischiebern erzielt wird, dafür gesorgt werden, daß vor der Besandung keine Tümpel stehen bleiben. Es schadet bei der zweiten Teerung namentlich auch durchaus nicht, wenn es unmittelbar nach der Imprägnierung regnet.

Was nun die Kosten der Teerung anlangt, so lassen sich natürlich feste Normen nicht einheitlich aufstellen. Zunächst einmal schwankt der Teerbedarf sowohl bei der ersten wie bei der zweiten Teerung in ziemlich weiten Grenzen; einmal, weil der Teer bald dünnflüssiger, bald zähflüssiger ist und sich im letzteren Falle natürlich nicht so leicht verarbeiten und so dünn verteilen läßt, andererseits auch, weil die Beschaffenheit der zu teerenden Oberfläche und deren Wärmezustand eine Rolle spielen. Endlich erfordern die Herstellung der Decke große Sorgfalt und das Teeren selbst eine gewisse Übung und Geschicklichkeit, sodaß sehr viel auch davon abhängt, daß man eine gut eingearbeitete und geschulte Arbeiter-Kolonnie dafür anlernt.

Für erste Teerungen schwankt, wie auf Promenaden, auf den Schulhöfen der Teerbedarf zwischen 1 und 2,1 kg/qm derart, daß das Mittel etwa 1,53 kg/qm beträgt, während für zweite Teerungen i. M. nur 0,62 kg/qm, bei dritten Teerungen i. M. 0,36 kg/qm erforderlich wurden.

Eine gut geschulte Kolonne von 10 Mann leistet, je nachdem die zu teerenden Flächen räumlich günstig aneinander anschließen, unter Verwendung von zwei Teer-Heizwagen bis zu 2500 qm für den Tag. Namentlich bei zweiten Teerungen, die naturgemäß schneller gehen, kann man gut mehrere Höfe an einem Tage erledigen. Die Kosten für Teer, Sand, Löhne und Fuhrkosten betragen für erste Teerungen im Mittel rd. 12 Pf. und für zweite Teerungen nicht über 10 Pf. für 1 qm. Bei Fahrbahnen sind die Kosten etwas niedriger, was darin seinen Grund hat, daß die feste Decke rücksichtsloseres Voranarbeiten gestattet.

Zu berücksichtigen wären dann noch die Kosten für die Herstellung des Planums, die etwa mit 30—40 Pf. für 1 qm anzusetzen sind, bei günstigen Bodenverhältnissen aber niedriger werden. Es würden also an Gesamtkosten, falls bei der Neuanlage des Platzes nicht von vornherein auf die Teerung gerechnet wurde, 50—60 Pf. höchstens anzusetzen sein, ein Preis, der im Vergleich zum Erfolg und zu allen anderen Befestigungen als ganz außergewöhnlich billig bezeichnet werden muß. Sorgfältige Arbeit besonders bei Herstellung des Planums ist dabei immer vorteilhaft; es empfiehlt sich daher hier ausnahmsweise, die Erdarbeiten nicht in Akkord zu vergeben, sondern sie durch eigene Leute in Regie ausführen zu lassen.

Ein ziemlich schwieriges Kapitel bilden die Ausbesserungen an geteerten Flächen. Auch hier sind praktische Erfahrung und Übung die Hauptsache. Zunächst muß die auszubessernde Stelle mit dem Meißel in scharfen, geraden Umgrenzungslinien heraus geschnitten werden, worauf die Teerung erfolgen kann. Jedenfalls muß die Decke soweit erneuert werden, als sich weiche Stellen zeigen; auf spätere Senkungen ist mit der Höhenlage Rücksicht zu nehmen. Die Ränder namentlich müssen mittels feinen Sandes und eines Reibeholzes sorgfältig inkrustiert werden.

Um die Bäume herum läßt man eine Baumscheibe

von etwa 1 m Durchmesser ungeteert. Es sei im Uebrigen erwähnt, daß die in Köln schon seit einer Reihe von Jahren in großem Maßstab durchgeführten Teerungen noch keinerlei schädigende Einflüsse auf die Bäume und auf sonstige Grünanlagen gezeitigt haben.

Noch bedarf es eines Hinweises auf die Zufahrten zu den Höfen, die ebenso wie die Tore der Höfe und die Tordurchfahrten durch die Gebäude nicht zu schmal bemessen werden dürfen. Um die Einfahrt zu erleichtern, empfiehlt sich, den Bordstein vor den Einfahrten möglichst einzusenken, die Einfahrt im Bürgersteig selbst mit rauhem Pflaster oder sehr stark geriffelten Platten aus Stampfasphalt zu belegen, und ihre Fläche stark trapezförmig anzulegen und die nicht parallelen Seiten des Trapezes auf den Toranschlag zulaufen zu lassen, wodurch von vornherein dem Auge des Fahrers gute Richtlinien gegeben sind. Als Radabweiser verwende man zweckmäßig nur gerade oder schräge Steinkegel, die auch wirklich das Rad, wenn es aufläuft, wieder abgleiten lassen, nicht wie vielfach üblich, verschieden geformte Eisen, an denen die Räder hängen bleiben. Vor allem aber bemesse man die Breite des Tores von vornherein so, daß nach Einbau der Abweiser noch genügend Spurbreite bleibt.

In Tordurchfahrten findet man oft L-Eisen als Zwangsschienen eingebaut. Da nicht alle Fuhrwerke dieselbe Spurweite haben, auch bei Wagen, die nur auf Pflaster zu gehen pflegen, die Vorderräder oft engere Spur haben als die Hinterräder, so werden durch derartige Zwangsschienen vielfach erst Schwierigkeiten geschaffen. Es empfiehlt sich daher die Verwendung von L-Eisen nur für eine einzelne Spurlinie, für die andere Radspur dagegen eine glatte Steinbahn oder flache Eisen, während man in der Mitte in der Gangbahn der Pferde am besten wieder Lava oder sonstiges rauhes Material verwendet, das dem Pferde Halt gibt; denn die Tordurchfahrten liegen im Gefälle und plötzliches Parieren der Pferde wird gerade dort sehr oft nötig. Unzweckmäßig ist die Anwendung von geriffeltem Beton. Entweder wird er sehr bald glatt, oder aber die Riffeln springen — wenn sie von vornherein tief genug waren — unter den Pferdehufen bald ab.

Eine gewisse Zwangsfahrbahn ist gegeben, wenn man zu beiden Seiten im Torweg kleine Perrons anlegt; nur muß dann darauf gerechnet werden, daß zwischen Randsteinkante und aufgehendem Mauerwerk Raum genug bleibt, daß eine Person stehen kann, ohne von den rund 30 cm vor dem Radreifen heraus springenden Radnaben oder einem überstehenden Wagenplateau gepackt und gequetscht zu werden (vergleiche Abbildung 5). Es empfiehlt sich auch, besonders in Schulen, die Treppenstufen, die aus dem Hochparterre rechtwinklig zur Torfahrt in diese münden, soweit als irgend möglich zurück zu schieben, damit vor dem Betreten der Torfahrt ein kleines Podest in deren Höhe bleibt und die Kinder nicht in vollem Lauf vor ein Fuhrwerk springen können. Wo Roste oder Abdeckungen — womöglich aus Glas — in der Fahrbahn einmal vorhanden oder unvermeidlich sind, ist auf stärkste Abmessungen Bedacht zu nehmen. Eine einzige in einer durchgebrochenen Abdeckplatte zerschnittene Pferde-sehne wird teurer, als das teuerste Abdeckmaterial hätte sein können.

Aus dem Gesagten, dem wohl noch Mancherlei hinzu gefügt werden könnte, ergibt sich, daß es erforderlich ist, bereits bei der Planung und Veranschlagung der Gesamt-Anlage auch einen genauen Plan für den Hofherzustellen, daß es dann aber auch möglich ist, mit verhältnismäßig geringen Mitteln zweckmäßige, praktische Höfe zu schaffen.

Vom französischen Städtebau.

Die französischen Stadtverwaltungen sind zwar berechtigt, Baufluchtlinien (sog. alignements) zu beschließen für vorhandene Straßen und Wege. Es fehlt ihnen aber die Zuständigkeit zur Aufstellung von Bebauungsplänen für Gelände, die nicht im Eigentum der Gemeinde stehen. In der hygienischen und sozialen Literatur Frankreichs ist dieser Mangel oft gerügt worden; dabei wurde mannigfach hingewiesen auf das preußische Fluchtlinien-Gesetz von 1875, dessen Vorzüge im Auslande mehr bekannt sind, als seine Schattenseiten. Nachdem schon im Jahre 1909 der Abgeordnete Karl Beauquier der Deputiertenkammer einen Gesetz-Entwurf vorgelegt hatte, der die Gemeinden zur Aufstellung von Bebauungs-Plänen ermächtigen und verpflichten sollte, dieser Entwurf aber nicht zur Verabschiedung gelangt ist, hat nunmehr der Abgeordnete Julius Siegfried einen neuen Vorschlag eingebracht, dessen Inhalt hier kurz wiedergegeben sei.

Jede Stadt von mehr als 20000 Einwohnern ist ver-

pflichtet, binnen drei Jahren einen Bebauungs- und Erweiterungsplan aufzustellen (un plan d'aménagement et d'extension), in welchem festzusetzen sind: die Richtung, Breite und Art der neuen Straßen; Ort, Ausdehnung und Anordnung der freien Plätze, der Schmuckplätze, öffentlichen Gärten, Parkanlagen und der bewaldeten und sonstigen Freiflächen; endlich die gesundheitlichen und schönheitlichen Vorschriften und alle hiermit zusammenhängenden Maßregeln.

Die gleiche Verpflichtung wird auferlegt denjenigen Städten, deren Einwohnerzahl zwischen 5000 und 20000 beträgt und sich während der fünf Jahre zwischen zwei aufeinander folgenden Volkszählungen um mehr als 2% vermehrt hat; ferner den Bade-, Höhen- und Kurorten, deren Bevölkerung in gewissen Jahreszeiten um mehr als die Hälfte wächst, sowie neuen Ansiedelungen aller Art, die für mehr als 200 Einwohner bestimmt sind.

Den hiernach verpflichteten Gemeinden und Unternehmungen kann die Mitarbeit sachverständiger Staats-Beamten zur Verfügung gestellt werden; auch können für

die Ausführung der Pläne staatliche Geldbeihilfen im Jahreshaushalt vorgesehen werden.

Versäumt eine Gemeinde die Aufstellung des Bebauungs- und Erweiterungsplanes in der vorgeschriebenen Zeit, so wird der Plan durch die Bezirksverwaltung (Administration départementale) nach Anhörung der Gemeinde und der zuständigen Gesundheitsbehörden aufgestellt. Betrifft der Plan mehrere Gemeinden, so kann der Präfekt die gemeinsame Ausarbeitung fordern oder den Entwurf durch seine Departements-Verwaltung aufstellen lassen.

Der Plan wird sodann vier Monate offen gelegt und dem Bezirks-Gesundheitsrat und der Naturschutz-Kommission (Commission des sites et monuments naturels) zur Begutachtung vorgelegt und schließlich durch einen Beschluß des Staatsrates genehmigt, der zugleich die gesundheitlichen und künstlerischen Vorschriften feststellt. Ausgenommen sind die oben erwähnten neuen Ansiedlungen, deren Pläne durch einfachen Präfektur-Beschluß genehmigt werden können.

Bezieht sich der Plan auf zwei oder mehrere Departements (z. B. Paris und Vororte), so wird er von einem besonderen Ausschuß unter dem Vorsitz des Ministers des Inneren entworfen, in jedem Departement offen gelegt und schließlich durch ein Gesetz in Kraft gesetzt.

In dem auf die Veröffentlichung der Planfeststellung folgenden Jahr wird der Verkaufswert (la valeur venale) der bebauten oder unbebauten, in die geplanten Straßen und Freiflächen fallenden Flächen durch eine gerichtliche Kommission nach Anhörung von Sachverständigen festgestellt. Dieser Wert wird den Eigentümern ersetzt, sobald die Ausführung erfolgt; bis dahin behalten sie das Benutzungsrecht, das ihnen erst nach einjähriger Aufkündigung und Zahlung der entsprechenden Entschädigung genommen werden kann.

Der Plan behält seine Rechtskraft für eine Dauer von 30 Jahren. Er kann während dieser Zeit unter Beobachtung der dargelegten Rechtsformen abgeändert und ergänzt werden, immer für die Dauer von 30 Jahren.

Die Begründung dieses Gesetz-Entwurfes ist in klarer und geistvoller Weise verfaßt worden von Georg Risler, dem Vizepräsidenten des „Musée social“, einer mit großen Geldmitteln ausgestatteten privaten Organisation, die, wie auf dem sozialen Gebiet überhaupt, so auch in den Fragen des Städtebau- und Wohnungswesens eine sehr segensreiche Tätigkeit entfaltet.

Wann und in welcher Form der Entwurf Gesetz werden soll, steht dahin. Aber jetzt schon dürfte es von Wert sein, auf die bewußte, grundsätzliche Verschiedenheit gegenüber unserem Fluchtlinien-Gesetz vom Jahre 1875 hinzuweisen.

Zur Baumeisterfrage.

Die Frage, wer befugt sein soll, die schöne alte Bezeichnung „Baumeister“ zu führen, die an ihrem guten Klang starke Einbuße erlitten hat, seit vielfach gerade die am wenigsten Berufenen, die sich in ihrer fachlichen Vorbildung am weitesten von dem Begriffe des „Meisters im Bauen“ entfernten, sich aus Gründen äußerer Vorteile damit zu schmücken begannen, steht seit einiger Zeit im Vordergrund des Interesses in den Kreisen des deutschen Bauwesens. Sie ist zu einer brennenden Frage geworden und hat eine Unzahl von Vorschlägen Einzelner, von Beschlüssen und Eingaben der verschiedenen technischen Körperschaften gezeitigt, seit bekannt geworden ist, daß der Bundesrat, dem durch Zusatz 2 v. J. 1908 zu § 133 der Reichs-Gewerbeordnung die Aufgabe zugefallen ist, in dieser Frage eine allgemein gültige gesetzliche Regelung herbeizuführen, diese Frage ernstlich in Angriff genommen habe, demnächst eine Entscheidung treffen werde.

In den, z. T. leidenschaftlichen Verhandlungen, die diese Frage hervorgerufen hat, sind außerordentlich starke Gegensätze in den Anschauungen der verschiedenen Angehörigen des Bauwesens hervorgetreten, schon in der Bewertung der Angelegenheit selbst. Denn während die „Baumeisterfrage“ von Einigen in Unterschätzung ihrer Bezeichnung nur als Titelfrage betrachtet wird, erhebt man sie von anderer Seite zu einer der wichtigsten Standesfragen von zugleich hoher Bedeutung im wirtschaftlichen Kampfe. Noch weiter gehen die Anschauungen über die Berechtigungsfrage auseinander. Hier stehen nicht nur die Baugewerksmeister, Mittelschultechniker in scharfem Gegensatz zu den Akademikern, sondern auch die letzteren sind wieder gespalten in solche, die keine Prüfung, die akademische Abschlußprüfung oder die große Staatsprüfung bestanden haben. Um sich in der verwirrenden

Die Gemeindefreiheit ist in Preußen eine außerordentlich viel größere, als in dem demokratischen Frankreich. Unser Fluchtlinien-Gesetz gewährt den Gemeinden große Rechte, geringe Pflichten. In dem Siegfried'schen Gesetz-Entwurf ist die Verpflichtung der Gemeinden das Wesentlichste. In Frankreich sollen die Bebauungspläne zwar in der Regel von den Gemeinden vorbereitet, aber von Staatswegen festgestellt werden. Bei uns bedürfen die Gemeinden (abgesehen von Groß-Berlin) nur der polizeilichen Zustimmung; eine Planfeststellung gegen den Willen der Gemeinden gibt es nicht.

In Deutschland hat ein festgestellter Bebauungsplan ewige Gültigkeit, in Italien gilt er 25 Jahre, Siegfried schlägt 30jährige Rechtskraft vor. Man könnte ohne Gefahr auf 20 Jahre herab gehen. Denn in zwei Jahrzehnten ändern sich sowohl die örtlichen Vorbedingungen und sachlichen Erfordernisse als die persönlichen Anschauungen derart, daß die Mehrzahl aller Beschlüsse veraltet ist. Ein städtischer Bebauungs- und Erweiterungsplan ist stets im Flusse. Die ewige Gültigkeit unserer Planfeststellung ist eine Prämie auf die Untätigkeit lässiger Gemeinde-Verwaltungen.

Ein kommunales oder polizeiliches Bauverbot kennt der Siegfried'sche Entwurf nur für solche Bauvorhaben, die dem Bebauungsplan und seinen gesundheitlichen oder schönheitlichen Vorschriften zuwider laufen. Aber er will den Gemeinden das Recht gewähren, zu einem im vorhinein für die Dauer von 30 Jahren gerichtlich festgesetzten Entschädigungspreise das in Straßen und Freiflächen fallende Gelände zu übernehmen. Dagegen fehlt eine Bestimmung über Straßenkosten-Beiträge, die von den Bauenden zu entrichten wären; diese Frage ist wohl anderweitig bereits geordnet.

Ueber das Maß von Arbeit, welches in der Forderung steckt, daß alle Städte Frankreichs von mehr als 20000 Einwohnern binnen drei Jahren fertige Bebauungspläne aufstellen sollen, hat sich wohl der Verfasser des Gesetz-Entwurfes kaum eine genügende Vorstellung gemacht. Und die öffentliche Behandlung, Begutachtung, Aenderung und förmliche Feststellung all dieser Bebauungs- und Erweiterungspläne innerhalb der nächsten Jahre würde wegen ihrer Menge und Gleichzeitigkeit an die Arbeitskraft der Behörden überaus große Anforderungen stellen. Zur geordneten Bewältigung dieser umfangreichen Aufgabe dürfte sich eine nach der Dringlichkeit gestaffelte, im Verwaltungswege festzusetzende Befristung sehr empfehlen.

Aber der grundsätzliche Inhalt des Gesetz-Entwurfes ist durchaus zu billigen; seine Verwirklichung ist im Interesse des französischen Städtebaues aus dringend zu wünschen. —

J. Stübben.

Fülle dieser Meinungen zurecht zu finden, wird es unseren Lesern daher vielleicht willkommen sein, wenn wir nachstehend ein übersichtliches Bild von dem Stande der ganzen Angelegenheit geben.

Bis zum Jahre 1908 war in den deutschen Bundesstaaten die Führung des Baumeister-Titels im allgemeinen nur gesetzlich geregelt, soweit die höheren Baubeamten des Staates und der Kommunal-Verwaltungen in Betracht kamen. Seit längerem wird für die höheren Staatsbaubeamten die gleiche Vorbildung in den größeren Bundesstaaten verlangt: Ablegung der Abgangsprüfung an einer neunklassigen höheren Lehranstalt, Ablegung der Diplom-Prüfung an einer technischen Hochschule und schließlich der großen Staatsprüfung nach mehrjähriger praktischer Ausbildung. Die höheren Baubeamten führen dann zunächst die Amtsbezeichnung „Regierungs-Baumeister“. (In Bayern ist nach der Anstellung die Bezeichnung „Bauamts-“ usw. „Assessor“ eingeführt.)

Die höheren Kommunal-Baubeamten führen ebenfalls vielfach die Bezeichnung „Baumeister“, aber mit der besonderen Kennzeichnung als Stadt-, Gemeinde-, Kreis-, Bezirks-, Landes-Baumeister usw., je nach der Verwaltung, der sie angehören. Die Vorbildung dieser Baubeamten ist aber, auch in Preußen, eine sehr verschiedene. In den größeren Stadtgemeinden und größeren sonstigen Verwaltungen pflegen jedoch die Bedingung einer den Forderungen für Staatsbaubeamte gleichwertigen Vor- und Ausbildung und vielfach die Ablegung der großen Staatsprüfung verlangt zu werden.

Die Bezeichnung „Regierungs-Baumeister“ wird auch von Denjenigen, zum Teil mit dem Zusatz a. D. (z. B. in Preußen in neuerer Zeit vorgeschrieben), weiter geführt, die nach Ablegung der zweiten Staatsprüfung und Ernennung zum Regierungs-Baumeister aus dem Staatsdienst ausgeschieden sind.

Als staatlich geprüfte „Baumeister“ dürfen sich in Preußen Diejenigen bezeichnen, welche die große Staatsprüfung im Baufach bestanden haben, aber vom Minister nicht zu Regierungs-Baumeistern ernannt worden sind. Soweit bekannt, war das bisher jedoch noch nicht vorgekommen, es sind vielmehr auch diejenigen zu Regierungs-Baumeistern ernannt worden, die nach Ablegung der Staatsprüfung nicht in den Staatsdienst übernommen worden sind, oder denen schon nach dem Diplom-Examen eröffnet worden ist, daß sie keine Anwartschaft auf den Staatsdienst hätten, wenn sie auch zur Ausbildung und zur Staatsprüfung zugelassen würden. Ganz neuerdings scheint von dieser Bestimmung aber Gebrauch gemacht zu werden.

Ueber die Führung der Bezeichnung „Baumeister“ schlechtweg bestehen, abgesehen von einigen uns nicht näher bekannten Einzel-Bestimmungen, die z. B. in Württemberg bestehen sollen, gesetzlich festgelegte allgemeine Regeln nur im Königreich Sachsen. Hier ist im Jahre 1903 durch Verordnung vom 12. Februar eine Prüfungs-Ordnung für die Erwerbung des Titels „Baumeister“ erlassen worden. Bedingung der Zulassung sind die Befugnis zur Anleitung von Lehrlingen (§ 129 GewO.), mindestens 3jährige praktische Tätigkeit als Geselle, Bauführer oder Techniker bei Ausführung von Bauten, die erfolgreiche Absolvierung einer sächs. staatlichen Baugewerkschule oder einer als gleichberechtigt anerkannten Bauschule. Die Prüfung stellt eine Verschärfung der aus dem Jahre 1842 stammenden sächs. Meisterprüfung dar, deren Ablegung zur Führung des Titels „Baugewerksmeister“ berechtigte. Sie wird von einer Prüfungs-Behörde abgehalten, die ihren Sitz im Allgemeinen in den Kreis-Hauptstädten hat, deren Vorsitz ein juristisch oder wissenschaftlich-technisch befähigtes Mitglied (Reg.-Baumeister) des betr. Stadtrates führt und dem als Beisitzer ein vom Minister des Inneren ernannter, wissenschaftlich gebildeter Architekt und zwei vom Stadtrat zu benennende Baumeister angehören, von denen der eine besonders im Zimmerer-, der andere im Maurer-Handwerk ausgebildet sein muß.

Die sächsischen Bestimmungen bestehen auch heute noch zu Recht. Als „Baumeister“ dürfen sich dort bezeichnen einerseits Diejenigen, welche die Baumeister-Prüfung abgelegt haben (als Uebergang auch Diejenigen, welche die jetzt aufgehobene Prüfung von 1842 bestanden haben) und außerdem die Absolventen des Hochbaufaches der Technischen Hochschulen (Reg.-Bauführer, Dipl.-Ingenieure).

Abgesehen von diesen Bestimmungen standen der mißbräuchlichen Anwendung des Baumeister-Titels die Wege offen und gerade unlautere Elemente, Bauspekulanten ohne jede technische Vorbildung und ähnliche Leute wurden um so mehr auf diesen Weg gedrängt, als ihnen die Beilegung des „Meistertitels“, wenigstens in Verbindung mit einem bestimmten Handwerk versagt war, nachdem es dem Einfluß der Baugewerks-Meister im Maurer- und Zimmerer-Gewerbe gelungen war, eine diesbezügliche Vorschrift in den § 133, Abs. 1 der Reichs-Gewerbe-Ordnung hinein zu bringen und die Führung des Meistertitels in diesem Fall von der Ablegung einer Prüfung vor der Handwerkskammer abhängig zu machen. Es blieb nun noch die Möglichkeit, sich „Baugewerks-Meister“ ohne Zusatz eines bestimmten Handwerkes oder „Baumeister“ zu nennen. Diesem Zustand wurde dann aber ein vorläufiges Ende gemacht durch den schon erwähnten Zusatz 2 zu § 133 der GewO., der ausdrücklich bestimmt: die Befugnis zur Führung des Meistertitels in Verbindung mit einer anderen Bezeichnung, die auf eine Tätigkeit im Gewerbe hinweist, insbesondere des Titels „Baumeister“ und „Baugewerks-Meister“ wird durch den Bundesrat geregelt. Bis zum Inkrafttreten des Bundesrats-Beschlusses darf ein solcher Titel nur geführt werden, wenn die Landes-Regierung über die Befugnis zu seiner Führung Vorschriften erlassen hat, und nur von denjenigen Personen, welche diesen Vorschriften entsprechen.

Zu der zu erwartenden Regelung durch den Bundesrat haben nun die Baugewerks-Meister, der „Deutsche Techniker-Verband“, der „Verband Deutsch. Arch.- u. Ing.-Vereine“, der „Verein Deutscher Diplom-Ingenieure“ und technische Lokal-Vereine und Einzel-Gruppen Stellung genommen und Eingaben an den Bundesrat gerichtet.

Der „Innungs-Verband Deutscher Baugewerks-Meister“ mit dem Sitz in Berlin hat bereits im Jahre 1909 in einer Eingabe sich auf den Standpunkt gestellt, daß die Regelung, wie sie seit 1903 in Sachsen besteht, eine geeignete Grundlage abgebe für eine allgemeine Reichs-Bestimmung und daß der Bundesrat daher in diesem Sinne vorgehen möge. In einer Eingabe vom 5. November 1913 wird das noch schärfer betont, außerdem die Bestrebung von anderer Seite, den Baumeister-Titel den Baufachleuten mit regelrechter Hochschulbil-

dung (also auch mit dem Reifezeugnis einer 9klassigen höheren Schule) vorzubehalten, lebhaft bekämpft und ihr die Berechtigung abgesprochen. Nach Sprachgebrauch, Herkommen und allgemeinem Volksempfinden sei Derjenige ein Baumeister, der ein Haus vom Keller bis zum Dach zu planen, zu konstruieren und herzurichten wisse, ohne Rücksicht auf seine Ausbildung. Die überwiegende Mehrzahl aller deutschen Baumeister, also derjenigen Baufachleute, die dem deutschen Volke die Wohnungen bauen, seien aber auf bautechnischen Mittelschulen ausgebildet. Die Eingabe weist darauf hin, daß sich die in Sachsen getroffene Regelung dort durchaus bewährt, keinerlei Anlaß zu Streitigkeiten gegeben, vielmehr auch in weiten Kreisen der höheren Architektenschaft Anerkennung gefunden habe, und daß die sächsische Regierung großen Wert auf das Fortbestehen dieser Einrichtung lege. (Dazu ist zu bemerken, daß man bei Schaffung der sächsischen Baumeisterprüfung auch gerade an diejenigen Architekten gedacht hat, die in Sachsen früher vielfach aus der Baugewerkschule hervorgegangen, auf der Bauabteilung der kgl. Akademie der Künste ihre künstlerische Ausbildung erhalten haben. D. Red.) Es wird ferner darauf hingewiesen, daß auch in Preußen die Schaffung einer privaten Klasse von Baumeistern neben den staatlichen Regierungs-Baumeistern nicht etwas durchaus Neues sei, da ja von 1849—1867 dort die Privat-Baumeister-Prüfung bestanden habe, zu der als Maurer-, Zimmer- und Steinmetzmeister geprüfte Bauleute, allerdings nach 3jährigem Studium auf der Bau-Akademie, zugelassen worden sind. Nicht weil sich Unzuträglichkeiten daraus ergaben, sondern weil die Einführung der Gewerbefreiheit andere Verhältnisse schuf, sei diese Einrichtung dann aufgehoben worden. Jetzt, nachdem die handwerklichen Verhältnisse in neuer Regelung den früheren wieder angepaßt seien, sei auch die Wiedereinführung des Baumeistertitels für Maurer- und Zimmermeister gerechtfertigt.

Zu dem gleichen Endantrag, dem zu erlassenden Beschluß des Bundesrates über die Führung des Baumeistertitels „Die Regelung zu Grunde zu legen, die sich im Königreich Sachsen bisher gut bewährt hat“, kommt auch die Eingabe des „Deutschen Techniker-Verbandes“ vom 19. Juli 1913. Auch sie hält es für unberechtigt, die Erlangung dieser Bezeichnung an das Abiturienten-Examen einer höheren Schule zu knüpfen, also fast ausschließlich den Baufachleuten mit akademischer Bildung zu überlassen, denen schon der Dipl.-Ingenieur, der Dr.-Ingenieur und nach der Staatsprüfung der Regierungs-Baumeister zur Verfügung stehen. Den Handwerksmeistern andererseits sei durch die Gewerbe-Ordnung von 1897 der Meistertitel geschützt, sie könnten sich damit als ordnungsmäßig ausgebildete und vertrauenswürdige Fachmänner ihres Handwerkes ausweisen. Die auf einer Baugewerkschule vorgebildeten Baufachleute, die nicht nur ein einzelnes Bauhandwerk erlernt, sondern gerade für die Ausübung des gesamten Baugewerbes ausgebildet sind, könnten deshalb folgerichtig auf den Titel „Baumeister“ Anspruch erheben. Das wird dann des Näheren ausgeführt, auch wieder auf den Sprachgebrauch hingewiesen und auf die tüchtigen Leistungen in den sächsischen Baumeister-Prüfungsarbeiten, die den Beweis lieferten, daß die sächsische Regelung den Grundbedingungen völlig entspreche, die für die Führung des Baumeistertitels zu verlangen seien. Diesen den Mittelschultechnikern vorzuenthalten und lediglich den akademisch gebildeten Baufachleuten zugänglich zu machen, würde ein Unrecht gegen die ersteren sein.

Der „Techniker-Verband“ hat dann noch in zwei weiteren Eingaben an den Bundesrat vom 14. August und 3. September 1913 seinen Standpunkt vertreten und sich namentlich auch gegen die später mitgeteilten Vorschläge im „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ gewendet, vor allem gegen das Verlangen des Reifezeugnisses einer neunklassigen höheren Lehranstalt als Vorbedingung zur Baumeister-Prüfung.

Eine Sonderstellung nimmt die Eingabe des „Verbandes Deutscher Dipl.-Ingenieure“ vom 19. Dez. v. J. ein, die den durch die Gewerbe-Ordnung § 133, Abs. 2 geschaffenen Zustand, daß die Führung des Baumeistertitels zurzeit überhaupt verboten sei (abgesehen von Sachsen), als vorzügliche Lösung bezeichnet, in der allen berechtigten Interessen Rechnung getragen werde. Der Bundesrat möge daher von der ihm zustehenden Befugnis keinen Gebrauch machen, also überhaupt keine Bestimmungen über die Erwerbung des Titels Baumeister erlassen. Es wird dabei vorausgesetzt, daß es „keine Schwierigkeiten bieten dürfte, die kgl. sächs. Landesregierung zu bewegen, ihre diesbezüglichen Vorschriften aufzuheben“. Zur Begründung wird ausgeführt, daß ein Bedürfnis für die Schaffung eines gesetzlich sanktionierten Baumeister-

Standes im Baugewerbe überhaupt nicht bestehe, daß andererseits der Zweck des Abs. 2 des § 133 der Gew.-O., unlautere Konkurrenz gegenüber den Baugewerksmeistern zurück zu halten, schon erreicht sei.

Die Eingabe wendet sich weiter dagegen, falls doch seitens des Bundesrates ein sanktionierter Baumeisterstand geschaffen werden solle, eine zweite Prüfung nach der akademischen Abschlußprüfung, dem Diplom-Examen, einzuführen, die nur der freien Entwicklung schädlich sei und den Absichten widerspreche, die man bei Einrichtung der Diplomprüfung verfolgt habe. Keinesfalls könne der Staatsprüfung im Baufach für die Privatpraxis die Bedeutung beigelegt werden, die ihr von manchen Seiten noch

Rechtsfragen.

Urheberrecht an Grabdenkmälern. Ein architektonisches Grabdenkmal ist im Allgemeinen als ein Bauwerk anzusehen. Demgemäß erstreckt sich das Gesetz über Urheberrecht an Werken der bildenden Künste und der Photographie vom 9. Januar 1907 auch auf Grabdenkmäler. Hiernach sind die Grabdenkmäler selbst geschützt, ebenso auch die Entwürfe für solche Bauwerke (§ 1 und 2). Der Urheber eines solchen Entwurfes hat die ausschließliche Befugnis, das Grabdenkmal nachzubauen. Bestellt der Urheber bei einer ausführenden Firma für seine Privat Zwecke unter Vorlegung der Zeichnungen eine Ausführung des Grabdenkmales, so erlangt dadurch die ausführende Firma das Recht, bei dieser Ausführung den Entwurf zu benutzen. Sie ist hierzu auf Grund des geschlossenen Vertrages auch verpflichtet. Dagegen erlangt sie keinerlei Befugnis, die Zeichnungen für ihre sonstigen Geschäftszwecke irgend wie auszunutzen. Insbesondere ist sie auch nicht befugt, etwa in ihrem Geschäft Nachbildungen dieses Grabdenkmales für andere Besteller ohne Zustimmung des Urhebers zu liefern. Hierdurch macht sie sich entschädigungspflichtig und strafbar. Sie ist auch nicht berechtigt, etwa den Entwurf zu bearbeiten und unter dem Vorwand der Abänderung des Entwurfes jetzt den Entwurf, wenn auch in abgeänderter Form, nachzubilden. Auch hierin liegt ein Verstoß gegen das Urheberrechts-Gesetz. —

Rechte des Bauherrn an honorierten Entwürfen. Der Architekt, welcher einem Bauherrn ein Projekt gegen Honorar liefert, räumt diesem damit das Recht ein, das Projekt auszuführen. Der Bauherr kann, wenn nicht ein Anderes vereinbart ist, das Projekt auch unter Mitwirkung eines anderen Architekten ausführen lassen. Weiter erstreckt sich die Befugnis des Bestellers nicht. Das Urheberrecht an dem Projekt und seinen einzelnen Teilen und Motiven verbleibt im Uebrigen dem ersten Architekten. Dieser allein hat z. B. das Recht, es unter seinem Namen zu veröffentlichen. —

Justizrat Prof. Dr. Paul Alexander-Katz.

Das stärkere Recht des Vertrages. (Die Aussperrung von Arbeitern entbindet nicht von der vertraglichen Pflicht der rechtzeitigen Fertigstellung.) Von großer Bedeutung ist eine neue Reichs-Gerichtsentscheidung, die einem Arbeitgeber, der sich der vom Arbeitsgeberverbande beschlossenen Arbeiter-Aussperrung infolge seiner Vertragspflichten anschließt, aus diesem Grunde nicht das Recht zugesteht, seine Vertragspflichten gegenüber dem Besteller eines Werkes zu verzögern. Hat der Unternehmer in seinen Vertrag nicht eine sogenannte Streik- oder Aussperrungsklausel aufgenommen, so hat er bei verspäteter Fertigstellung infolge der Aussperrung eine etwa festgesetzte Vertragsstrafe verwirkt. Dem Streitfall liegen folgende Prozeßsachen zugrunde: Am 11. Februar 1910 kam zwischen dem Baumeister V. in Leipzig und dem Bauverein zur Beschaffung preiswerter Wohnungen in Leipzig ein Vertrag wegen Herstellung von Maurerarbeiten für zwei Häuser zustande, die bis zu einem bestimmten Zeitpunkt fertig gestellt und für den 30. September 1910 schon vermietet werden sollten. Die rechtzeitige Fertigstellung der Maurerarbeiten wurde durch eine Konventionalstrafe gewährleistet. In diesen Vertrag ist eine besondere Streik- und Aussperrungsklausel nicht aufgenommen worden, obgleich bereits im Januar 1910 Unzufriedenheit unter den Bauarbeitern herrschte und deshalb auch zwischen Arbeitern und Unternehmern schon Tarifverhandlungen schwebten. Diese Streitigkeiten im Baugewerbe sollten durch ein Schiedsgericht erledigt werden; doch haben die Arbeiter sich dem Schiedsspruch nicht unterworfen. Nunmehr beschloß der Arbeitgeberverband die Aussperrung der Bauarbeiter, die vom 16. April bis 16. Juni 1910 dauerte. Da V. auch dem Bauarbeiterverbande angehörte, hat er sich der Aussperrung angeschlossen, was die Verzögerung in der Fertigstellung der Maurerarbeiten über die

zugespochen werde, vor Allem sei es falsch, eine Parallele zwischen dem juristischen und technischen Beruf in Bezug auf die Gleichwertigkeit der Vorbildung zu ziehen, da in der Technik nach Abschluß des Studiums die praktischen Anforderungen an die verschiedenen Fachgebiete so weit auseinander gingen, daß von einer Homogenität wie bei den Juristen nicht mehr geredet werden könne. Wenn also der Bundesrat doch einen sanktionierten Baumeisterstand schaffen wolle, so sollten die Diplom-Ingenieure „ohne jede weitere Prüfung bezw. auf Grund einer Bewährung in mehrjähriger Privat-Praxis zur Führung des Titels Baumeister befugt sein“. —

(Schluß folgt.)

vertraglich festgesetzte Zeit hinaus zur Folge hatte und somit auch zum Anlaß dafür wurde, daß die Häuser zum Oktober 1910 nicht bezogen werden konnten. Der Bauverein brachte deshalb die Konventionalstrafe von dem ausbedungenen Werklohn in Abzug. Infolgedessen hat der Nachlaßverwalter über das Vermögen des inzwischen verstorbenen V. gegen den Bauverein Klage auf Feststellung erhoben, daß die Konventionalstrafe nicht verfallen ist, weil V. durch den Aussperrungsbeschluß des Arbeitgeberverbandes verhindert war, die Bauarbeiten rechtzeitig fertig zu stellen. Der beklagte Bauverein beruft sich unter anderem darauf, daß er dem V. angeboten habe, für die Zeit der Aussperrung die Maurerarbeiten in eigene Regie zu übernehmen. Landgericht Leipzig und Ober-Landesgericht Dresden haben zugunsten des Bauvereins erkannt und den Kläger mit seiner Klage abgewiesen. Aus den Entscheidungsgründen letzteren Gerichtes interessieren folgende Ausführungen: Durch das Verhältnis des V. zum Arbeitgeberverband wurden seine Verhältnisse zum beklagten Bauverein nicht berührt. Verpflichtete sich V. zur Fertigstellung des Baues in bestimmten Fristen, so tat er das auf seine Gefahr. Als erfahrener Baumeister hätte er das Eintreten von Lohnstreitigkeiten in den Kreis seiner Erwägungen ziehen können. Der Beklagte dagegen hatte in keiner Weise zu erwarten, daß die rechtzeitige Fertigstellung der Arbeiten unter Hinweis auf die Streikverhältnisse verweigert werden würde. Hiernach kann V. sich nicht darauf berufen, daß ihm fristgemäße Vollendung der übernommenen Arbeiten wegen der von ihm dem Arbeitgeberverbände gegenüber eingegangenen rechtlichen Verpflichtungen unmöglich geworden oder nicht zum Verschulden anzurechnen sei. Der Schiedsspruch und seine Nichtanerkennung berühren nur das Verhältnis der Arbeitgeber und Arbeitnehmer untereinander: das in diesem Streit dem Arbeitgeber zustehende bessere Recht hat dagegen keine Rückwirkung auf die Verträge des Arbeitgebers gegenüber Dritten. Der Dritte braucht sich regelmäßig nicht daran zu kehren, daß die Erfüllung dem Schuldner besonders schwierig oder kostspielig wird, außer in Fällen, in denen das Verlangen nach Vertragserfüllung eine offene Unbilligkeit enthält, also nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte nicht erhoben werden darf. Den Anschauungen des Verkehres entspricht es aber keinesfalls, daß ein Unternehmer, der sich zur Erfüllung verpflichtet hat, die Erfüllung seiner Verpflichtung lediglich wegen eines Streikes verweigern dürfe. Die Streikklausel würde dann regelmäßig überflüssig sein. Aber auch die moralische Verpflichtung, die den V. zur Einhaltung der Beschlüsse des Arbeitgeberverbandes zwang, kann ihn nicht entschuldigen. Im vorliegenden Falle mußte V. sich sagen, daß er durch die Nichterfüllung der vertraglichen Pflicht dem Beklagten erheblichen Schaden zufüge. Er mußte deshalb die dem Beklagten gegenüber eingegangene Rechtspflicht höher veranschlagen, als die Befolgung der ihm dem Arbeitgeberverbande gegenüber obliegenden Sittlichkeits- und Anstandspflicht. — Die vom Kläger gegen dieses Urteil eingelegte Revision ist vom Reichsgericht als unbegründet zurückgewiesen worden. (Aktenz. III. 346/13. — 16. Dez. 1913.)

K.M. in L.

Vermischtes.

Für das preußische Landes-Wasseramt, das entspr. den § 370—373 des Wasser-Gesetzes vom 7. April 1913 mit dem am 1. April 1914 in Kraft tretenden Gesetz einzurichten ist, sieht der Haushalts-Entwurf für 1914 einen Betrag von 121 610 M. an dauernden Ausgaben vor. Aus den Erläuterungen zu diesem Ansatz geht hervor, daß das Landes-Wasseramt in gleicher Weise wie das Ober-Verwaltungsgericht grundsätzlich die Stellung einer Zentralbehörde hat, und daß nach dem zu erwartenden Umfang der Geschäfte jedenfalls 2 Senate nötig werden. An höheren Beamten sind zunächst vorgesehen 1 Präsident, 1 Senats-Präsident, 4 ständige Mitglieder. —

Die V. Tagung der „Vereinigung der höheren technischen Baupolizeibeamten in Deutschland“, am 5. März 1914 zu Berlin, hat folgende Tagesordnung: 1. Jahresbericht des Vorstandes. Berichterst.: Dr.-Ing. Sachs, Dortmund; 2. Ueber Knickformeln. Berichterst.: Ob.-Ing. Dipl.-Ing. Fischmann, Düsseldorf; 3. Ueber die Notwendigkeit von Zu- und Durchfahrten auf bebauten Grundstücken. Berichterst.: kgl. Brt. Redlich, Berlin-Neukölln; 4. Ueber Ausstellungsgegenstände von baupolizeilicher Bedeutung auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig, mit Lichtbildern. Berichterst.: Reg.-Bmstr. a. D. Ewerbeck, Berlin; 5. Bauberatung und Baupolizei. Berichterst.: Magistr.-Brt. Berger, Breslau; 5a. Bericht über die Umfrage betr. Bauberatungsstellen. Berichterst.: kgl. Brt. Marcuse, Charlottenburg; 6. Verschiedenes. —

Wettbewerbe.

Ein Skizzen-Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau der landwirtschaftlichen Winterschule in Bad Oldesloe wird vom Kreisausschuß des Kreises Stormarn für Bewerber, die in der Provinz Schleswig-Holstein wohnen, zum 1. März d. J. erlassen. Unterlagen gegen 1 M. vom Büro des Kreisausschusses in Wandsbek. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine evangelische Kirche nebst Pfarrhaus, Konfirmandensaal und Küsterwohnung in Düsseldorf wird vom Presbyterium für Bewerber, die ihren Wohnsitz in Rheinland oder Westfalen haben, zum 1. Mai d. J. erlassen. 3 Preise von 5000, 2500 und 1500 M.; 2 Ankäufe für zus. 1500 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Geh. Ob.-Brt. Hoffeld in Berlin, kgl. Brt. Radke, Geh. Reg.-Rat Hagemann, Landesbrt. Baltzer, Arch. Ganzlin in Düsseldorf, sowie als Ersatzleute die Arch. Wöhler und Engler daselbst. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch das Evangelische Gemeindeamt in Düsseldorf, Steinstr. 17. —

Preisverteilung für mustergültige Fassaden in Düsseldorf. Den Stadtverordneten steht jährlich ein Betrag von 5000 M. zur Prämierung mustergültiger Fassaden zur Verfügung. Die Prämien werden nach dem Vorschlag der Fassadenkommission denjenigen Bauherren überwiesen, die durch Heranziehung leistungsfähiger Architekten zu ihrem Bauvorhaben sich um die Verschönerung des Stadtbildes verdient gemacht haben. Die Namen der Architekten werden aus unbekannten Gründen neuerdings nicht mehr genannt. Wie wir hören, sind für das Jahr 1913 folgende Bauten ausgezeichnet worden, deren Architekten hier genannt seien: 500 M. Haus Am Krahnep 39, Arch.: Walter Hülshoff; 500 M. Haus Werstenerfeld 104, Arch.: Jos. Schönen; 500 M. Haus Tannhäuser-Straße 1, Arch.: Gust. Munzer; 500 M. Haus Clever-Straße 48, Arch.: Liborius Helbig; 800 M. Haus Zonser- und Dürner-Straße (Kleinhauseiedelung der Gemeinnützigen Wohnungs- und Baugenossenschaft e. G. m. b. H.), Architekt: Willy Krüger. —

Zum Wettbewerb Kreishaus Angerburg, gegen dessen Ausschreiben wir uns in No. 5 wenden mußten, wobei wir auch rügten, daß Gesuche auf Rückzahlung der für die Unterlagen geforderten 2 M. bei Rücksendung derselben nicht berücksichtigt worden seien, schreibt uns jetzt ein Architekt, daß er ebenfalls gegen den Wettbewerb Einspruch erhoben, die 2 M. zurück verlangt und auch am 15. d. M. ohne jede Bemerkung zu seinen Ausführungen zurück erhalten habe. —

Chronik.

Die Errichtung einer städtischen Musikhalle in Stettin ist durch einen kürzlichen Beschluß der Stadtverordneten in die Wege geleitet worden. Die Errichtung soll erfolgen im Anschluß an das seit etwa 30 Jahren bestehende, längst unzureichende Konzerthaus im Hintergelände der Haken-Terrasse. Für den Bau, der mit 1 Mill. M. veranschlagt ist, steht die erforderliche Summe (400 000 M. aus Mitteln einer Stiftung, 600 000 M. aus Anleihemitteln) zur Verfügung, doch sind die Vorarbeiten nur langsam gefördert worden. Die Stadtverordneten nahmen deshalb eine Vorlage des Magistrates betr. Bewilligung einer weiteren kleinen Summe zum Anlaß, auf eine möglichste Beschleunigung des Baues zu drängen. Auf Ersuchen des Magistrates lehnte die Versammlung zwar einen Antrag, einen Ideen-Wettbewerb auszuschreiben, gegen eine erhebliche Minderheit ab, beschloß jedoch, nachdem der Magistrat sein Einverständnis erklärt hatte, einstimmig die Einsetzung einer gemischten Kommission zur Vorbereitung des Baues. —

Zentralschulhaus in Neustadt a. Aisch. Nachdem die kgl. Regierung von Mittelfranken den von Hrn. Architekten J. Steyer in Nürnberg und N. Zepter in Neustadt ausgearbeiteten Entwurf zum Neubau des Zentralschulhauses genehmigt hat, wurde diesen beiden Architekten nunmehr auch die weitere Bearbeitung des Baues und die Bauleitung übertragen. Der Entwurf sieht die Erhaltung des alten Schloß-Turmes, der dem Neubau angegliedert wird, vor. Mit dem Bau soll alsbald begonnen werden. Die Baukosten betragen rd. 300 000 M. —

Hafenbauten in Wisby. Die Stadt Wisby beabsichtigt, zur Verbesserung ihres Hafens folgende Arbeiten ausführen zu lassen: Eine Verlängerung des jetzigen Wellenbrechers um 186 m in WSW-Richtung mit Benutzung von betongefüllten Senkkasten (einschließlich Verstärkung des alten Wellenbrechers); einen südlichen Wellenbrecher; einen neuen Kai auf der Innenseite des äußeren Hafens; Bagger- und Vertiefungsarbeiten; ein Leuchtfeuer auf dem neuen Pierkopfe; Erweiterung des Gleisnetzes. Die Kosten im Betrag von 1 352 000 Kr. sollen zu zwei Dritteln vom Staate übernommen werden. Der Vorschlag wird, falls die Regierung sich mit ihm einverstanden erklärt, dem schwedischen Reichstag in der nächsten Session vorgelegt werden. —

Eine Verlegung des Neckar bei Eßlingen ist für die Gegend zwischen Mettingen und Hedelfingen angeregt. Die württembergische Eisenbahn-Verwaltung muß beim Ausbau der viergleisigen Strecke der Staatsbahn bei Mettingen die Gleise so verlegen, daß sie über das jetzige Flußbett führen. Diese Verlegung, die etwa 180 000 M. kosten würde, wäre ein Bruchstück und das Geld eigentlich vergeblich ausgegeben. Deshalb stellt die Eisenbahn-Verwaltung der Stadt Eßlingen den Betrag für die ihr erwachsenden Kosten für die Verlegung zur Verfügung, falls sie den sogenannten Durchstich ausführen läßt, d. h. die erste Schleife abschneiden und dem Neckar ein gerades Bett von etwa 40 m unter dem Brühl bis zur Mündung des Kanals in den Neckar graben würde; sie würde außerdem für den Aushub, der beim Graben des neuen Bettes gewonnen wird und zur Auffüllung des Bahnhofes in Mettingen Verwendung finden würde, etwa 300 000 M. bezahlen. Der ganze Durchstich würde etwa 1 1/2 Mill. M. kosten, wovon die Stadt etwa 600 000 M. treffen würden. Voraussetzung für den Durchstich ist der Ausgleich der Gemarkungsteile, die Obertürkheim und Hedelfingen im Eßlinger Gebiet haben. —

Die Eröffnung einer neuen Universitäts-Bibliothek in Erlangen hat am 4. Nov. 1913 stattgefunden. Der Neubau, der 2300 qm bedeckt, liegt auf dem Gelände der früheren Reif-Brauerei und besteht aus dem östlichen Verwaltungsteil und dem westlichen Bücher-Magazin. Der erstere besteht aus 3 Geschossen, das Bücher-Magazin aus 5 Geschossen. Die Entwürfe zum Neubau stammen von Hrn. Universitäts-Bauamts-Assessor Dr. Fr. Schmidt in Erlangen. —

Die Schaffung eines Industriehafens im Norden von Düsseldorf ist Gegenstand einer der Stadtverordneten-Versammlung anfangs Dezember 1913 zugegangenen Denkschrift. Das Gelände, das sich bis in die Bürgermeisterei Kaiserswerth erstreckt, ist größtenteils schon im Besitz der Stadt. Das Industrie-Gelände und die Hafen-Anlagen würden sich am rechten Rhein-Ufer an das zu Ausstellungszwecken frei zu haltende Gelände anschließen, das jenseits bis an die neu zu erbauenden Baulichkeiten der Kunst-Akademie heranreicht. Das neu zu schaffende Hafenbecken wird durch das Ausstellungs-Gelände vom Rhein getrennt. Die Kosten des eigentlichen Hafens ohne Grunderwerb, Anschluß an die Eisenbahnen und die städtische Versorgungs-Anlage sind auf 6,33 Mill. M. veranschlagt, wovon 3,5 Mill. auf das Hafenbecken selbst, der Rest auf Gleise, Wege, Hafenbahnhof entfallen. —

Die Errichtung eines Jahn-Denkmales in München ist durch die städtischen Kollegien für einen Platz am Zusammenfluß der Emil Riedel- und der Widenmayer-Straße, in der Nähe des Gebäudes des Turnvereins Jahn, beschlossen worden. Der Entwurf stammt von den Bildhauern Düll & Petzold in München. In den Anlagen, die das Denkmal aufnehmen sollen, ist eine 13 m im Durchmesser haltende kreisrunde Fläche gedacht, die ein gleichfalls kreisrundes Becken von 6 m Durchmesser aufnehmen soll. Aus dessen Mitte steigt ein Steinsockel auf, auf dem eine kraftvolle Jünglingsgestalt aus vergoldeter Bronze steht, die in der Rechten das Schwert hält. Die Figur hat 3 m Höhe und ist ein Symbol des wehrhaften Deutschland. Der Sockel trägt das in Stein gehauene Relief-Medaillon Jahn und eine Inschrift. An den Sockelecken gießen Fische Wassersprahlen in das Becken. Die Gesamthöhe des Denkmals wird 5,5 m betragen. Den Hintergrund des Denkmals bilden Baumpflanzungen. Gegen sie ist die Denkmalanlage durch ein halbkreisförmiges Gitter mit steinernen Ruhebänken abgeschlossen. Die Enthüllung findet im Herbst d. J. statt. —

Neues Schulhaus in Hartenstein im Erzgeb. Anfang Januar wurde in Gegenwart von Regierungsvertretern, Vertretern der städtischen Körperschaften und der Schule unter reger Anteilnahme der Bürgerschaft das mit einem Kostenaufwand von rd. 200 000 M. von den Architekten Gebrüder Kießling in Kitzschbroda bei Dresden erbaute neue Schulhaus geweiht. —

Bebauungsplan für Emden. Der Architekt Hermann Jansen in Berlin hat von den städtischen Behörden in Emden den Auftrag erhalten, für das dortige Stadtgebiet einen General-Bebauungsplan aufzustellen. Die großen neuen Hafenanlagen von Emden, die mit einem Kostenaufwand von etwa 30 Mill. M. ausgeführt worden sind (vergl. Jahrg. 1913, S. 501 ff.), gewähren der Stadt die Möglichkeit einer starken Entwicklung und Ausbreitung, die der Bebauungsplan in die richtigen Bahnen lenken soll. —

Inhalt: Der Neubau des Weberhauses in Augsburg. (Schluß.) — Der Entwurf zu einem Westhafen in Berlin. (Schluß.) — Ueber Hofanlagen im Allgemeinen und Schulhöfe im Besonderen. (Schluß.) — Vom französischen Städtebau. — Zur Baumeisterfrage. — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. — Vereinsmitteilungen. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des Weberhauses in Augsburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerlei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.

Versammlungen und Berichte.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Versammlung am 14. Nov. 1913. Vorsitz.: Hr. Classen. Anwesend 49 Personen. Nach einigen geschäftlichen Ausführungen und Wahl von Mitgliedern für die verschiedenen Ausschüsse, welche die Wander-Versammlung in Hamburg vorzubereiten haben, sprach Hr. Ob.-Ing. Morgenstern aus Stuttgart über „Neuerungen im Schornsteinbau“ unter Vorführung von Lichtbildern.

Der Redner sprach zunächst über das Wesen der Schornsteine und die geschichtliche Entwicklung des Groß- und Haus-Schornsteinbaues, behandelte die Rauchschäden, deren Abhilfe und betonte besonders, daß die Industrie für die Schäden, die sie durch Rauch und Abgase verursacht, reichlichen Ersatz gebe. Groß-Schornsteine nach neueren Bauweisen aus lagerhaften Backsteinen, homogen aus Beton und Eisenbeton, Mantelschornsteine usw. wurden eingehend besprochen, mit Lichtbildern in Konstruktion und Ansicht veranschaulicht, darunter neuere Dampfkaminbauten aus Amerika, Gitterschornsteine von Prof. Dr. Wislicenus-Tharandt mit Doppelzweck für Rauch-Abführung und -Verdünnung, solche von Wagner-Bremen, Hermann-Mannheim, Schröder-Köln, Nast-Frankfurt, Hesse-Braunschweig. Auch das Niederlegen hoher Dampfschornsteine nach einfachen Methoden wurde durch Lichtbilder veranschaulicht.

Es folgte eine durch Tabellen belegte Besprechung der in vielen Bauordnungen festgelegten Bauregeln für Haus-Schornsteine, die in den einzelnen Baugebieten grundverschieden sind und gar keinen wissenschaftlichen Boden ersehen lassen. Die eingehenden tabellarischen Zusammenstellungen führten darüber Beweis. Neuerungen im Haus-Schornsteinbau einzuführen, wäre durch die gesetzlichen oder Verordnungs-Bestimmungen nicht gut möglich, und gerade das Gesetz sei es, welches den Fortschritt hier hinderte, sodaß heute noch vielfach sehr patriarchalische Zustände im

Wohnungs-Schornsteinbau herrschen, deren Beseitigung erst durch Bauordnungs-Änderungen möglich sein wird.

Der Redner ging sodann auf neue Haus-Schornstein-Baumaterialien und neue Konstruktionen über, zeigte das Wieselberger'sche System, um dann eingehender die patentierten Schofer-Verbund-Rauch- und Lüftungskamine zu besprechen, welche sowohl durch ein neues Material, wie durch neue Konstruktionen gegenüber der alten Bauweise Vorteile bieten und allseitige Beachtung verdienen. Das Material des neuen Systemes besteht aus Ziegelkleinschlag und Portlandzement, wird in Maschinen gut gemischt, in eiserne Formen eingefüllt, mit Eisen-Einlagen armiert und auf Rüttelmaschinen dichtgesetzt. Es vermeidet die Nachteile des jetzigen Hauskaminbaues: raue Innenflächen, Undichtheiten und langsamen Aufbau. Die einzelnen Teile sind lange Schächte, die aufeinander gesetzt werden, feuersicher, dicht und glatt sind, eine weit größere Festigkeit als Mauerwerk besitzen und als fugenlos betrachtet werden können, weil die wenigen Fugen weder nach innen noch außen durchgehen; in Balkenlagen kommen keine Fugen zu liegen. Ein innerer Kanal dient zur Führung des Rauches, während um diesen Isolier- und Luftkammern angeordnet sind, welche zur Isolierung der Rauchschlote, Entlüftung von Zimmern, Küchen, fensterlosen Korridoren, Aborten, Waschküchen, Ställen, Heizräumen bei Zentralheizungen, zur Abführung der Gase von Gasöfen usw. benutzt werden und so in beachtenswerter Weise zur Hebung der Feuersicherheit und der gesundheitlichen Verhältnisse unserer Wohnungen beitragen. Die durch das Material und die Bauweise erzielte Dichte und die glatten Innenwände dieser Kamine lassen weit kleinere Querschnitte zu, als bisher angewendet werden, oder gestatten Einleitung von mehr Öfen, als in einen gleich großen gemauerten Kamin. Sie sind auch leichter als letztere, ersparen Platz und belasten die Bauwerke weniger. Lichtbilder über Konstruktionen, Platzbedarf, Anwendungen dienen zum anschaulichen Nachweis dieser Vorteile.

Der Redner führte weiter auch verschiedene Bestrebungen, Rauchabführung und Lüftung zu verbinden, Lüftungs-Einrichtungen nach Schofer-System und mit mechanischen Mitteln vor und zeigte zum Schluß an einer Reihe von Städte- und Bauwerksbildern, wie der jetzt übliche Kaminbau mit den zur Verbesserung schlechter Kamine gebräuchlichen Hilfsmitteln (Kamin-Aufsätzen, Erhöhungen usw.) sehr störend auf das architektonische Aussehen von Einzelhäusern, Monumentalbauten und Platz- und Straßen-Anlagen einwirkt.

An den Vortrag knüpften sich eine kurze Aussprache und der Dank des Vorsitzenden, der auf die Bedeutung dieser Frage gerade für Hamburg mit seiner starken Rauch- und Rußplage hinweist. —

Württembergischer Verein für Baukunde. Dritte ordentl. Vereinsversammlung am 13. Dez. 1913. Die Versammlung wurde von dem Vorsitzenden, Hrn. Brt. Euting, mit Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten eröffnet. Als dann erteilte er dem Redner des Abends, Hrn. Prof. Brt. Eberhardt das Wort über die in den Jahren 1912/13 ausgeführte Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden. An Hand von Lichtbildern erläuterte der Vortragende sowohl die gesamte Anlage der Bahn, als auch alle Betriebseinzelheiten. Insbesondere ließ er auch einen Blick tun in die Schwierigkeit der Berechnung, die auf Grund einer Reihe verschiedener Wagenstellungen durchgeführt werden mußten, sowie in die Einzelheiten der verschiedenen Bremsvorrichtungen, die geeignet sind, einen durchaus sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten. Nähere Mitteilungen über die vorzüglich gelungene Ausführung hat die „Deutsche Bauzeitung“ bereits an anderer Stelle in den No. 1—3 d. Js. veröffentlicht. Erwähnt sei nur noch, daß die Ausführung durch die Stadt Baden-Baden selbst erfolgte unter Mitwirkung des Vortragenden für den ingenieur-technischen Teil, sowie des an dem Abend gleichfalls anwesenden Hrn. Prof. Henes für die hochbaulichen Arbeiten. Die gesamten maschinellen Einrichtungen wurden von der Masch.-Fabrik Esslingen entworfen und geliefert. Die Eröffnung der Bahn hat am 16. August 1913 stattgefunden und sofort setzte ein äußerst lebhafter Besuch durch Einheimische und Fremde ein, der klar zeigte, daß ein wirkliches Bedürfnis für den Bau bestanden hat. Die Ausführungen des Redners wurden von den Zuhörern mit großem Interesse und Beifall aufgenommen. Der Vorsitzende bezeichnete es in seinen Dankesworten als besonders erfreulich, daß bei der vorliegenden Ausführung nicht nur das rein technische, sondern in weitgehendster Weise auch das künstlerische Moment Berücksichtigung gefunden habe, wie die vorgeführten Lichtbilder deutlich zeigten. Er gab

ferner seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß auch ein derartig abseits der Heerstraße liegendes Werk nicht mehr unserer Nachbarn von der Schweiz zur Ausführung bedurfte, sondern von lauter Einheimischen, insbesondere Stuttgartern und Angehörigen des Vereins, zur Durchführung gebracht werden konnte. — An diese Ausführung schlossen sich noch gelungene Lichtbilder farbiger Landschafts- und Ortsaufnahmen (Autochrome) an, die der Sammlung der Beratungsstelle für das Baugewerbe entstammten und von dieser Behörde dem Verein zur Verfügung gestellt wurden. Die Bilder zeigten in der Hauptsache Aufnahmen aus dem Schwäbischen Unterland, insbesondere aus der Bietigheimer, Vaihinger und Heilbronner Gegend und erregten durch ihre vorzügliche und naturgetreue Darstellung allgemeine Bewunderung. Mit dem Dank an die Behörde für die Ueberlassung der Bilder schloß der Vorsitzende den Abend. — W.

Münchener (Oberbayerischer) Architekten- und Ingenieur-Verein. In der Hauptversammlung am 4. Dezember 1913 widmete nach der allgemeinen Begrüßung der Anwesenden der 1. Vorsitzende Frhr. v. Schacky dem jüngst verstorbenen Mitglied und Vorstand des Land-Bauamtes, Brt. Ad. Adlung, herzliche Worte des Gedenkens. Hierauf wandte er sich mit einer besonderen Begrüßung an den mitanwesenden neuen Rektor der technischen Hochschule, Heinrich Frhrn. v. Schmidt. Es erfolgte sodann die Bekanntgabe des Entgegenkommens der Leitung der „Deutschen Bauzeitung“ hinsichtlich des Neu-Abonnements der Vereinsmitglieder, das mit sichtlicher Befriedigung aufgenommen wurde, um so mehr, als eine Abminderung des Beitrages für die Verbandszeitung kaum in naher Aussicht steht. Die Sprache kam nun auf das in letzter Zeit stark in Anspruch genommene und daher zusammengeschmolzene Vereins-Vermögen. Die Sammlung eines neuen größeren Fonds sei aber unabwiesbare Notwendigkeit. Der Verein habe nicht nur Pflichten hinsichtlich der Ehrung mancher seiner Angehörigen, sondern auch gegenüber der Förderung von Fachangelegenheiten, z. B. des Bürgerhauswerkes. Ueberdies stehe im Jahre 1916 der Kongreß der Straßenbau-Ingenieure in München bevor. Der jährliche Mitgliederbeitrag wurde mit 20 M. für die Münchener, mit 16 M. für auswärts wohnende Mitglieder festgesetzt. Es wurde dann auch die Erörterung der Baumeisterfrage in der Verbands-Zeitschrift in Aussicht gestellt und eine Änderung des § 2 der Vereins-Satzungen angenommen. Eine Dankeszenschrift des Prof. Aug. Thiersch, den der Verein zu seinem 70. Geburtstag beglückwünscht hatte, wurde vom ersten Vorsitzenden zur Verlesung gebracht und wirkte höchst sympathisch. Nun folgte eine kleine angenehme Ueberraschung. Der Kölner Architekten-Verein hatte dem Münchener als Spende die beiden von ihm herausgegebenen Werke „Kölner Torbogen und Befestigungen“ sowie „Aus dem alten Köln“ überreicht, deren illustrativer Teil ausgestellt war. Das benutzte der erste Vorsitzende, den anwesenden Frhrn. H. v. Schmidt, zu einer Erläuterung zu veranlassen. Dieser, ein geborener Kölner, gab nun aus dem Stegreif solch reizvolle, künstlerische Genrebilder der Erinnerung aus seiner Vaterstadt, daß die Bilder an den Wänden in ihrer nun längst verschwundenen Originalherrlichkeit förmlich Leben gewannen. — J. K.

Bund Deutscher Architekten (E. V.), Ortsgruppe Minden-Ravensberg. Zu der beabsichtigten Organisation der Bauberatung in der Provinz Westfalen, die den Gegenstand von Verhandlungen am 14. Novbr. 1913 in Münster bildete*), nimmt die oben genannte Ortsgruppe des B. D. A. durch eine Eingabe an den Landeshauptmann der Provinz Westfalen folgende Stellung ein:

Die vorgesehene Organisation der Bauberatung stellt die Kreisbaumeister an die Spitze der Bauberatung. Wie auch Ihnen nicht unbekannt sein dürfte, sind die Kreisbaumeister in der Regel Beamte, die im Wesentlichen mit dem Bau und der Unterhaltung von Kreisstraßen und deren Nebenanlagen beschäftigt und entweder aus den Kreisen der Landmesser hervorgegangen, oder wenn sie aus den Kreisen der Hochbauer angenommen sind, im Laufe der Jahre durch ihre überwiegende straßen- bzw. tiefbautechnische Tätigkeit dem Hochbau entfremdet wurden. Bei der Bauberatung handelt es sich aber fast ausschließlich um Aufgaben des Hochbaues. Wenn eine Bauberatung daher nicht von vornherein in Mißkredit kommen und ihre Aufgaben nur einigermaßen erfüllen soll, dann ist es notwendig, daß sie von solchen Kräften ausgeübt wird, die ihrer Stellung und Vorbildung nach als Meister im Bauen anerkannt werden und das

*) Vergl. „Deutsche Bauztg.“ 1913, Vereinsbeilage zu No. 102, Seite 956.

Gebiet, das besonders in Frage kommt, völlig beherrschen und künstlerisches Können und Empfinden haben. Nur dann wird auch das Publikum Vertrauen zur Bauberatung gewinnen. Der Einwand vielleicht, daß es sich nur um einfache Bauaufgaben auf dem Lande handelt, die kein großes künstlerisches Können voraussetzen, ist nicht stichhaltig, weil gerade bei einfachen und kleinen Bauaufgaben eine gute Bauberatung am notwendigsten ist. Wir halten die Kreisbaumeister deshalb nicht für die geeigneten Kräfte, die Bauberatung auszuüben. Auch glauben wir, daß die Kreisbaumeister den Landräten und Amtsmännern gegenüber ihrer ganzen Stellung nach nicht die genügende Autorität haben, um in Kunstfragen sich durchsetzen zu können.

Bei der Besprechung in Münster kam zum Ausdruck, daß die Bauberatungsstelle im gegebenen Fall den Bauherren an Architekten verweisen solle. Es würde nun die beste Lösung der Bauberatung sein, wenn in all den Fällen, in welchen ungenügende Pläne der Bauberatungsstelle vorgelegt werden, die Bauherren veranlaßt würden, neue Pläne, die von einem geeigneten Architekten aufgestellt werden müßten, vorzulegen. Allerdings wird es schwierig sein, zwischen geeigneten und ungeeigneten Kräften zu unterscheiden, so lange der Titel „Architekt“ ungeschützt von Jedem geführt werden kann. Man wird zunächst genötigt sein, alle diejenigen, die sich ausschließlich mit der Anfertigung von Bauplänen und Bauleitung befassen, zur Bearbeitung der Baupläne zuzulassen. Ein Verzeichnis, das entweder von Zeit zu Zeit veröffentlicht wird oder in dem Büro der Bauberatung oder des Amtes auszuhängen wäre, könnte alle im Kreise ansässigen Kräfte, die für die Anfertigung von Plänen in Frage kommen könnten, enthalten. Selbstverständlich müßte den Bauherren allein die Wahl der Architekten überlassen bleiben. Eine Beeinflussung seitens der Bauberatungsstelle dürfte nicht stattfinden. Sollten sich unter den im Verzeichnis aufgeführten Architekten etwa ungeeignete Kräfte finden, so werden diese mit der Zeit von selbst ausgeschieden werden, weil die Bauberatungsstelle nicht gebunden werden darf, alle von den genannten Architekten eingereichten Arbeiten anzunehmen. Die Bauberatungsstelle muß vielmehr freie Hand haben. Fühlt sich einer der Beteiligten verletzt oder zu Unrecht zurückgewiesen, so müßte die Zentralstelle entscheidende Instanz sein. Diese Zentralstelle aber sollte neben dem Vorstände zwei im Ehrenamt tätige Architekten, aus der Wahl der Architekten-Organisation hervorgegangen, bei den Entscheidungen hinzu ziehen, damit die Bauberatung keinen polizeilichen Charakter erhält, sondern als eine baukünstlerische Selbstverwaltung der Provinz im Interesse des Heimatschutzes angesehen wird. —

Polytechnischer Verein zu München. Im genannten Verein sprach im Dezember v. Js. Hr. Ing. A. Marr aus Kaiserslautern über „Moderne Säulen“. Nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung, in welcher eine Uebersicht über das Alter der verschiedensten Säulengattungen (Holz-, Stein- und Eisensäulen) gegeben wurde, wurden die günstigsten Querschnittsformen der eisernen Säulen besprochen. An der Konstruktion, namentlich der schmiedeisernen Stützen, hat sich im Laufe der letzten 50 Jahre nicht viel geändert, höchstens, daß meist statt einer viele Nieten erfordernden Vergitterung einfache Traversen ausgeführt werden. Wohl aber hat die Versuchsforschung, daran anschließend die Berechnung derartiger Gitterständer eine wesentliche Vertiefung erfahren, die zum Teil durch den Einsturz des Hamburger Gasbehälters mit bedingt ist. Dieser ist, wie durch die Untersuchungen der bedeutendsten Forscher festgestellt worden ist, auf eine falsche Anwendung der sogenannten Euler'schen Knickformel zurück zu führen, deren Gebrauch übrigens in Preußen amtlich vorgeschrieben war und unter gewissen Einschränkungen noch ist. Redner empfahl, was zum Teil in der Praxis schon beachtet wird, für kürzere Stäbe die Schwarz-Rankine'sche, für längere die Euler'sche Formel zu gebrauchen. In Bayern ist der Gebrauch der Schwarz-Rankine'schen Formel vorgeschrieben. Auf Grund einer erst ganz jüngst erschienenen Veröffentlichung über Versuche mit Eisenbetonsäulen wäre vielleicht der Gebrauch der Schwarz-Rankine'schen Formel zu empfehlen! Sodann wandte sich Redner zur Besprechung der im eigentlichen Sinne modernen Säulen, den Eisenbetonsäulen, deren Konstruktion und Berechnungsweise ausführlich behandelt wurden, so die spiralarmierten Säulen der Fa. Wayss & Freytag in Neustadt a. d. H. Durch zahlreiche Versuche, die teils unter Leitung und nach Angaben von Prof. Dr. Mörsch, teils in amtlichen Prüfungsanstalten ausgeführt wurden, ist deren Verhalten in für die Praxis hinreichender Weise geklärt worden.

Das gleiche ist der Fall mit den ringbewehrten Säulen der Firma Odorico in Dresden, wobei die wissenschaftliche Durchforschung Priv.-Doz. Dr. Kleinogel übernommen hat. Zum Schluß wurde der allermodernste Säulentyp, die umschnürte Gußeisensäule, System Ob.-Br. Dr. v. Emperger in Wien, einer näheren Erläuterung unterzogen. Dem Vortrag folgte eine sehr rege Aussprache, in der zahlreiche Fachleute aus ihrer Praxis dankenswerte Ergänzungen zu dem Vortragsthema lieferten, namentlich zur Frage der Zulässigkeit der Beanspruchung des im Eisenbeton verwendeten Eisens und Betons, der Tragfähigkeit der Natursteine und der Beeinflussung der Festigkeit durch die bei Bränden stattfindende hohe Erhitzung. Es beteiligten sich die Prof. Hager, Frhr. v. Schmidt, Schmeer, Bauamtmann Herndl und Reg.-Dir. Baermann. Lebhaftes Interesse fanden auch historische und kunstgeschichtliche Mitteilungen über Säulen von Prof. August Thiersch. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. In der Versammlung am 15. Dez. 1913 sprach Hr. Bau-Insp. Boehden mit Bezug auf die kürzlich im heimischen Senckenberg-Bau stattgehabte Besichtigung der Frankfurter Beteiligung über die Leipziger Baufach-Ausstellung und ihre wertvollen Ergebnisse für die moderne Städte-Entwicklung. Sei diese überaus geglückte Veranstaltung auch keine internationale gewesen, so habe sie doch die reichliche Teilnahme Oesterreichs und anderer Staaten als auch von unschätzbarem allgemeinen Wert gekennzeichnet, besonders in Beziehung auf Platz-Anordnung, Straßenzüge, verbunden mit Denkmälern und Promenaden bei zentralen wie radialen Anlagen, auf Stadt-Organismus und Hygiene. Besonders förderlich wirkte dabei der Vergleich der Städtebau-Entwicklungen von 1871, 1890 und der jüngsten Zeit. Eingehend erläuterte Redner die Fragen: Richtige Aufschließung, zweckmäßige Baublock-Anlage, Rücksicht auf Innen- und Peripherie-Promenaden mit Schutz vor Fahr- und Sport-Betrieb, Einfamilien-Häuser und Mietbau-Gruppen usw. Redner machte auf die in Leipzig geboten gewesene Gelegenheit aufmerksam, Einblick in den antiken, mittelalterlichen und den auf der höchsten Stufe stehenden Städtebau des 18. Jahrhunderts zu tun mit seinen achsialen Lösungen und mustergültiger Einfügung der öffentlichen und Patrizierbauten in die Stadt-Straßen. Den Schluß bildete ein sehr interessanter Vergleich dieser Leistungen mit den verwandten im alten und modernen Frankfurt. Auch auf die dabei begangenen Fehler neben den vielen Vorzügen machte Redner aufmerksam und faßt schließlich seine Ausführungen zusammen mit einer Betrachtung des in den letzten Jahrzehnten entstandenen, mit öffentlichen Anlagen und Gebäuden sowie Privat-Häusern umsäumten Hohenzollern-Platzes mit den Universitäts-Bauten, Post, Eisenbahn-Direktion usw. Seinem Mittelpunkt, der Festhalle, wird dabei besondere Beachtung gespendet und deren vielumstrittene Stellung samt anschließenden, unter Umständen noch zu verbessernden Straßenzügen besprochen. Es schließt sich eine lebhaft, auch durch Wandtafel-Skizzen vervollständigte Aussprache an, an der sich außer dem Redner die Hrn. Schopp, Askenasy, Schaumann, Franze, Mehs u. A. beteiligten. Diese Ausführungen griffen zum Teil in die folgende Versammlung über. —

Gstr.

Verein Deutscher Ingenieure. Berliner Bezirks-Verein. Im Dez. v. Js. sprach Hr. Geh. Reg.-Rat Prof. Flamm im genannten Verein über: „Die Wirkung der Schiffs-Schraube auf die Kanalsohle“*). Redner führte etwa aus: Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Sohle der Kanäle durch das Arbeiten der Schiffsschrauben außerordentlich beschädigt wird. Die Aufwendung von Staatsmitteln zur Beseitigung der Ausspülungen in der Mitte und der Auflandungen an den Seiten der Kanäle ist eine sehr bedeutende; hinzu kommt der gleichfalls mit beträchtlichen Kosten verbundene Ersatz des durch Undichtigkeiten in der Sohle wegsickernden Wassers und besonders auch die dauernde Inanspruchnahme des Fiskus durch die Versumpfung größerer Landstrecken neben den Kanälen. Die Pflicht des Staates, jene Schäden auf ein Mindestmaß herabzusetzen, hat daher zu einer Reihe von Vorschriften beim Befahren von Kanälen geführt, die als Beschränkungen der Schifffahrt sich sowohl auf die Fahrgeschwindigkeit, die zulässige Maschinenstärke, wie den Tiefgang der Schiffe usw. beziehen. Im Interesse der Schifffahrt dagegen und im Interesse einer guten Ausnutzung der Kanäle liegt es, jene behördlichen Beschränkungen möglichst zu vermindern, und daher muß es für

*) Vergleiche hierzu unsere früheren Mitteilungen über denselben Gegenstand Jahrg. 1913, S. 051.

alle Beteiligten von höchstem Werte sein, wenn sich Mittel und Wege finden lassen, die Interessen - Gegensätze auszugleichen und beiden Parteien gerecht zu werden.

Bekannt ist, daß das rotierend von der Schraube nach hinten abströmende Wasser, sobald es gegen das im Strom befindliche Ruder schlägt, nach unten auf die Sohle abgelenkt wird und Ausspülungen erzeugt. Die bisher benutzten Einrichtungen zum Schutz der Sohle haben sich als nutzlos erwiesen, wie Redner in außerordentlich interessanter Weise nachwies an Hand von Lichtbildern und kinematographischen Films, die er nach Versuchen in seinem mit Glaswänden versehenen und durch große Marine-Scheinwerfer durchleuchteten Versuchsbecken hergestellt hatte. Es zeigte sich hierbei, daß sowohl das Einzelruder in Mittellage wie umgelegt, als auch das Doppelruder, letzteres besonders in umgelegtem Zustand, sehr bedeutende Ausspülungen hervorriefen und damit war das Urteil über die Nutzlosigkeit des Doppelruders bewiesen. Es bezog sich das nicht allein auf das bis zum Kiel herabgeführte Doppelruder, sondern besonders auch auf das nur bis zur Mitte der Schraubennabe geführte Doppelruder, wie es heute ausgeführt wird. Bekanntlich haben die Kanalverwaltungen diese gekürzten Ruder vorgeschrieben, weil sie dadurch gegen seitliche Beschädigungen der Böschungen besser geschützt waren.

Zum Schutz der Kanalsohle schlägt nun Geh.-Rat Flamm vor, an der Unterkante des Ruders eine nach hinten kurvenförmig auslaufende wagrechte Platte anzubringen, die etwas tiefer sitzen muß, als die untere Spitze der Schraube, sodaß sie den gesamten Schraubenstrom aufnimmt und nach hinten hin wagrecht ablenkt. Dadurch wird die Kanalsohle vollkommen geschützt. Versuche in der kgl. Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau bestätigten die Richtigkeit der Ueberlegung.

Im Großen wurden dann diese Untersuchungen auf Anordnung der kgl. Regierung zu Potsdam während des Sommers und Herbstes v. J. bis in den Dezember hinein bei etwa 10 Schiffen auf dem Oder-Spree-Kanal bei Fürstenwalde wiederholt. Die Untersuchungen wurden von der dortigen Bauinspektion in vollem Zusammenwirken mit Geh.-Rat Flamm auf das sorgfältigste durchgeführt und ergaben ein ungemein wertvolles Ergebnis. Alle Schiffe arbeiteten fest vertaut in der Kanalmitte 2 Stunden lang mit Volldampf, sowohl bei mittelschiffs liegendem Ruder, wie bei 45°, 30°, 20° Steuerbord und Backbord. Die Versuche wurden einmal ohne Platte gemacht und ergaben dann fast ausnahmslos Löcher von 10-12m Länge und Breite und mehr als 1,5m Tiefe. Alsdann wurden die Versuche mit Flamm'scher Platte wiederholt und zeigten durchweg so gut wie gar keine Ausspülungen. Diese Fürstenwalder Versuche, welche die Arbeiten der kgl. Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau glänzend bestätigten, wurden von dem Vortragenden in seinem Versuchsbecken in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg ergänzt. Sie hatten hier das gleiche Ergebnis wie in der Praxis; einfaches Ruder und Doppelruder, letzteres sowohl tief- wie hochliegend, spülten ganz gewaltig aus, letzteres hauptsächlich bei Umlage. Jede Ausspülung hörte aber sofort auf, sobald bei den gleichen Rudern die Flamm'sche Platte angebracht war. Es dürfte sich somit empfehlen, auch bei den Kanal-Schleppern, die mit Doppelrudern ausgerüstet sind, die Flamm'sche Platte anzubringen, weil dann der so außerordentlich notwendige und wichtige Schutz der Kanalsohle mit Sicherheit gewährleistet wird. Von hohem Interesse ist auch die Feststellung, daß im Allgemeinen die Zugkraft der Schlepper bei Anwendung der Platte eine größere war als ohne Platte, vor allem aber, daß die Manövrierfähigkeit der Schiffe mit Platte ungemein viel größer sich stellt, und zwar bei sämtlichen Schiffen, als ohne Platte. Wichtig ist, wie Redner im Schlußwort erwähnte, daß diese Konstruktion die Verwendung aller schon vorhandenen Einschraubenschiffe zuläßt und dadurch Tausende von Existenzen erhält, zumal die Kosten für die Anbringung der Platte in gar keinem Verhältnis stehen zu dem außerordentlichen Nutzen. —

Architekten-Verein zu Berlin. In der Versammlung am 12. Januar 1914 sprach Hr. Prof. Hugo Hartung über „Die Zukunft der deutschen Backsteinbaukunst.“ Redner führte etwa Folgendes aus: Der gotische Backsteinbau in Norddeutschland bedeutet seiner Eigenart wegen eine der größten baukünstlerischen Leistungen unseres Volkes. Trotz der Bemühungen vieler Forscher und Architekten ist er heute dem Verfall ausgesetzt, weil das Publikum den Putzbau und die Renaissance bevorzugt, wohl aus dem Abscheu, den viele mißratene Backsteinbauten der Neuzeit hervorgerufen haben. Es wird das Wesen des gotischen Backsteinbaues näher erläutert mit seinen schönen Flächen- und Profilwirkungen, die nur dem großen

Ziegelformat zu verdanken sind. Das Eindringen der Renaissance begünstigte den Werkstein- und Putzbau und verdrängte die großen Ziegel durch solche kleinen Formates verschiedener Größe. Diesen Wirrwarr beseitigte erst 1870 die Einführung des deutschen Reichsformates, das sich aber in technischer und künstlerischer Hinsicht als zu klein erwiesen hat. Folgen wir dem Beispiel Oesterreichs und führen wir das vom Ministerium vorgeschlagene große Format, das dem gotischen nahe kommt, als allein berechtigtes wieder ein. Es läßt sich mit unserer modernen Technik einwandfrei herstellen. Dann wird man auch nicht davor zurückschrecken, alle unsere mit Backsteinmaterial ausgeführten Bauten in ihrem äußeren künstlerischen Gewande zu zeigen, ein Fortschritt, der unserer nordischen Baukunst wieder das Gepräge geben würde, das die großartigen Leistungen des Mittelalters zeigt. —

Verband der Terrain-Interessenten Deutschlands. Diskussions-Abend vom 5. Januar 1914 über die Veranlagung zum Wehrbeitrag. Nach einer kurzen Begrüßungs-Ansprache durch den Vorsitzenden Dir. Alfred Hirte, Berlin, nahm Hr. Justizrat Knopf, Berlin, das Wort zu seiner Berichterstattung, aus der nur die Ausführungen herausgegriffen seien, welche die Wirkung auf die Grundbesitzer betreffen. Hier wurde insbesondere die wichtige Frage erörtert, ob es sich empfehle, die Erklärung nach dem gemeinen Wert oder dem Ertragswert vorzunehmen. Eine allgemein gültige Entscheidung lasse sich hierüber nicht treffen, es seien die Verhältnisse des Einzelfalles zu berücksichtigen, jedoch dürfte in den meisten Fällen die Veranlagung nach dem gemeinen Wert vorzuziehen sein. Uebrigens brauche sich der Grundbesitzer hierüber noch nicht bei der Abgabe der Vermögenserklärung schlüssig zu machen, sondern könne auch noch nach Zustellung des Veranlagungsbescheides bis zum Ablauf der Rechtsmittelfrist die Veranlagung nach dem gemeinen Wert verlangen, in welchem Falle die Veranlagung berichtigt werden müsse. Nur die Grundstücke, welche zwar gegenwärtig landwirtschaftlich genützt würden, in absehbarer Zeit aber als Bauland usw. in Frage kämen, seien von vornherein nach dem gemeinen Wert zu veranschlagen. Die Ausführungen des Vortragenden wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen. In der sich anschließenden angeregten Aussprache wurde die Sonderbehandlung des in den Außenbezirken der Großstädte befindlichen Grundbesitzes allgemein als ungerecht hingestellt. An Zahlenbeispielen wurde der Nachweis geführt, daß für den städtischen Grundbesitz die Veranlagung nach dem gemeinen Wert der Veranlagung nach dem Ertragswert im allgemeinen vorzuziehen ist. Im übrigen bewiesen die zahlreichen, an den Berichterstat- ter gerichteten Anfragen deutlich, welche Fülle von Zweifelsfragen das Wehrbeitrags-Gesetz ausgelöst hat und wie notwendig es für den Pflichtigen ist, sich eingehend zu unterrichten, wenn er sich vor wirtschaftlicher Schädigung oder gar vor den schweren Strafen schützen will, die für unrichtige Steuererklärungen vorgesehen sind. —

Verband Deutscher Diplom-Ingenieure. Bezirksverein Berlin. Im Dezember v. J. sprach Hr. Reg.-Bmstr. a. D. Dipl.-Ing. Philipp an der Hand von Lichtbildern über das Thema „Die Bewährung der Eisenbetonbauweise bei Explosionen“. Er gab zunächst eine eingehende Schilderung eines Explosionsfalles, den er selbst untersucht hat und der sich in Dresden im Palasthotel Weber ereignete und den Beweis erbracht hat, daß die Eisenbetonbauweise Widerstandskraft gegen Explosionskräfte bietet wie keine andere, daß sie geeignet ist, Explosions-Wirkungen örtlich zu beschränken, sofern man den fraglichen Räumen einen geeigneten Platz im Grundriß anweist und der Kraft Wege läßt, auf denen sie möglichst schnell nach außen wirken kann. An einer großen Reihe ähnlicher Fälle verstärkte er den Beweis; nachdem er dann über Erfahrungen bei künstlich bewirkten Explosionen, bei Sprengungen, Beseitigung von Eisenbetonbauten an Hand von Beispielen berichtet hatte, ging er zu weiteren Nutzfolgerungen über. Er empfahl hierbei, da die große Erschütterungsfestigkeit des Eisenbetons reichlich bewiesen sei, die Anwendung der Eisenbetonbauweise zur Anwendung in Erdbebengegenden, für Sprengstoffmagazine, für Festungs- und Schießstandbauten usw. und beschrieb auch mit Erfolg bestehende Anlagen dieser Art. Sodann berichtete Dr. Lang über die Verhandlungen auf der letzten Sitzung des „Ausschusses für technisches Schulwesen“. Unter Beifall der Versammlung gab er von der Meinung der leitenden Männer der Industrie Kenntnis, die ein weiteres Examen nach dem Diplom-Examen für die Praxis nicht für erforderlich und wünschenswert halten. —



AS NEUE WIENER
KONZERTHAUS AN
DER LOTHRINGER-
STRASSE UND AM
HEUMARKT. * AR-
CHITEKTEN: BAU-
MANN, FELLNER &
HELMER, K.K. OBER-
BAURÄTE IN WIEN.
* ANSICHT DES *
GROSSEN KON-
* ZERT-SAALES. *
=== DEUTSCHE ===
BAUZEITUNG
XLVIII. JAHRG. 1914
**** NO. 8. ****



Ansicht von Konzerthaus und Akademie an der Lothringer- und der Liszt-Straße.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. № 8. BERLIN, DEN 28. JANUAR 1914.

Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.

Architekten: Baumann, Fellner & Helmer, k. k. Oberbauräte in Wien.

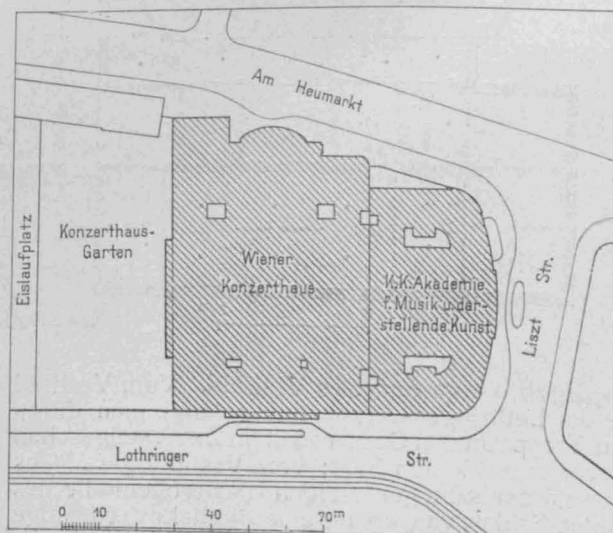
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 92 und 93.



Der Mittelpunkt des Wiener Konzertlebens war bis gegen den Schluß des vergangenen Jahres das Musikvereins-Gebäude, das in den Jahren 1868—1869, also in der Periode der zweiten Renaissance Wiens, nach einem vorausgegangenen Wettbewerb von Theophil von Hansen an der Dumba-Gasse und am Karls-Platz erbaut wurde. Es enthält ein Konzerthaus, ein Konservatorium, ein Vereinshaus und Restaurations-Räumlichkeiten. Der große Saal, der die Baugruppe als Mittelteil beherrscht, bietet im Parterre und auf der Galerie Raum für 2055 Besucher; ein kleiner Saal liegt in dem niedrigeren linken Seitenteil. Obwohl das Gebäude auch heute noch seine charakteristische Stellung unter den Monumentalbauten Wiens und seine Bedeutung im Musikleben der österreichischen Hauptstadt behauptet, so drängte die Entfaltung des letzteren doch schon seit Langem nach erweiterten Räumen, sodaß schließlich die in Rede stehende Baugruppe beschlossen wurde. Als Bauplatz wurde ein Gelände in unmittelbarer Nachbarschaft des Musikvereins-Gebäudes gewählt, das von der Lothringer-Straße, dem Heumarkt und der Liszt-Straße begrenzt wird. Das Gelände stößt östlich mit dem von der Bebauung frei gelassenen Konzert-Garten an den Eislauf-Platz. Auf dem westlichen Teil der unregelmäßig umgrenzten Baustelle wurde nach dem bestehenden Lageplan die Gebäudegruppe derart errichtet, daß die k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst den Kopfbau bildet für das Wiener Konzerthaus, das seine Hauptfront nach der Lothringer-Straße entwickelt. Im übrigen sind Konzerthaus und Akademie in ihrer räumlichen Anordnung streng getrennt.

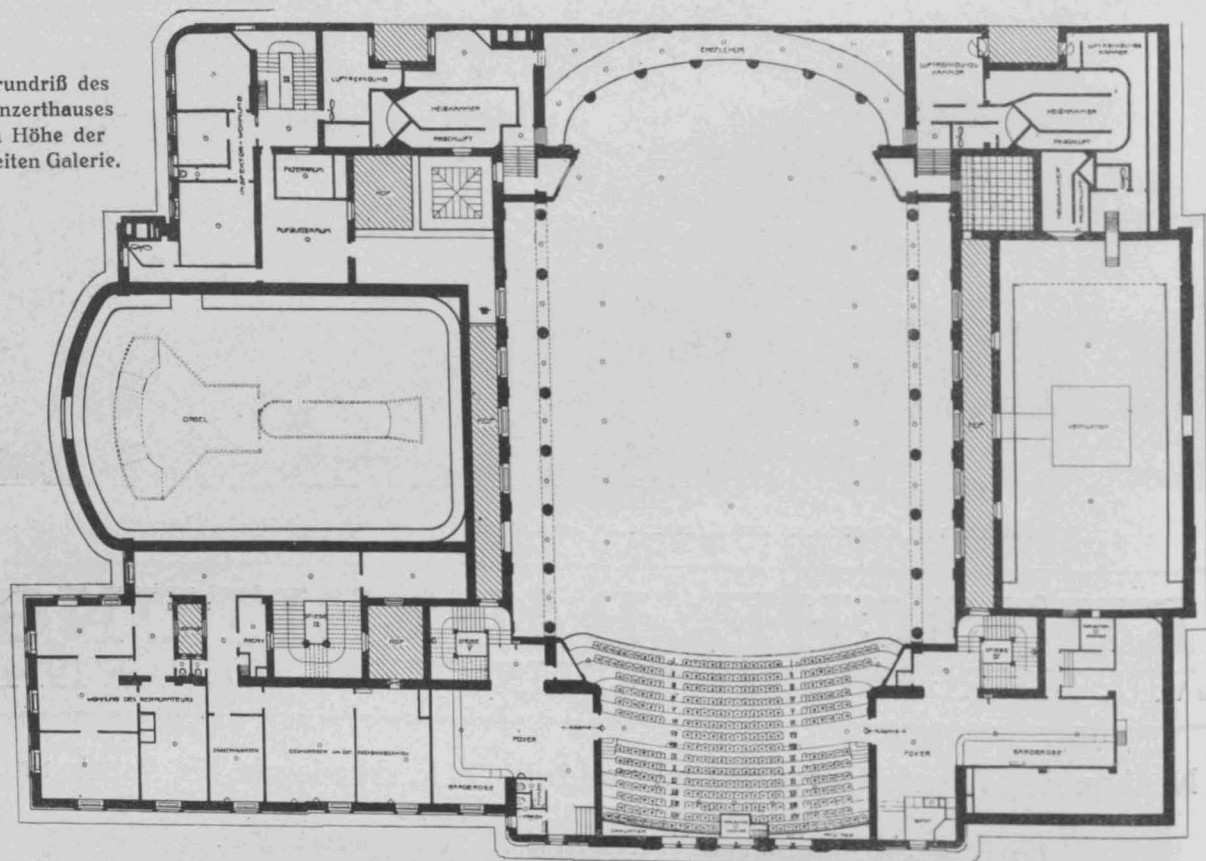
Das Konzerthaus hat eine bebaute Fläche von 3750 qm. Es erhebt sich in einem Untergeschoß, einem

Erd-, einem Zwischengeschoß, 2 Obergeschossen und einem teilweise ausgebauten Dachgeschoß. Im Gebäude sind untergebracht ein großer, ein mittlerer und ein kleiner Konzertsaal mit Nebenräumen, außerdem ein großes Restaurant und Geschäfts- und Verwaltungsräume. Die 3 Säle befinden sich im ersten Obergeschoß. Um das Durchdringen der Musik von einem Saal zum anderen zu verhindern, wurden zwischen ihnen Foyers angeordnet, welche nach dem großen Saal mit einfachen, nach dem kleinen und mittleren Saal jedoch mit dreifachem Verschuß abgeschlossen sind, sodaß zwischen je 2 Sälen ein vierfacher Verschuß besteht. Die Säle können durch große Oeffnungen aber auch miteinander vereinigt werden. Entlang der beiden Stirnfronten des kleinen und des großen Saales, sowie entlang der Längsfront des mittleren Saales sind gegen den Eislauf-Platz in einer Ausdehnung von etwa 70 m im ersten Oberge-

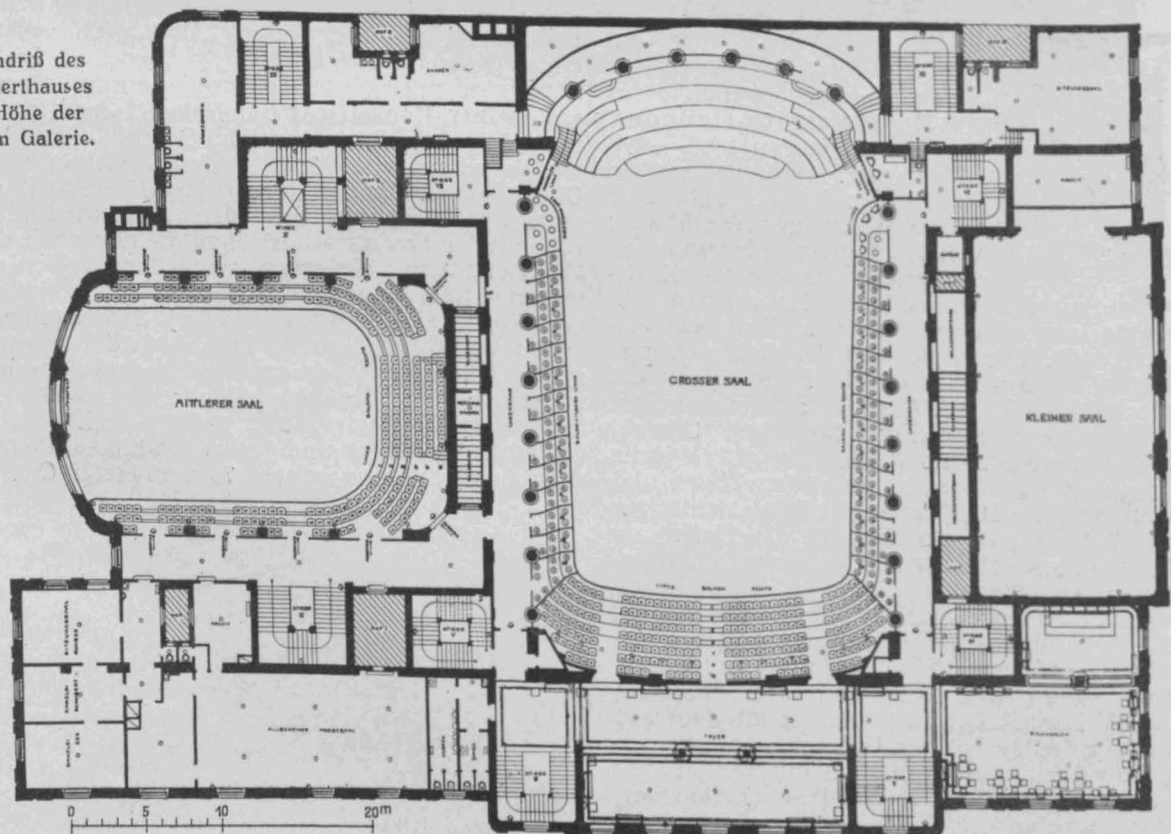


schoß Foyers mit Konditorei, im zweiten Obergeschoß Foyers und Rauchräume mit Büfett angeordnet. Der große und der kleine Saal werden von der Lothringer-Straße aus durch eine Unterfahrt und zwei Vestibüle erreicht, der mittlere Saal vom Heumarkt Festtreppe, die am unteren Ende 7m breit ist, zum großen Saal empor führt, der außerdem aber durch 4 weitere Treppen zum Parkett und Balkon und zwei Treppen zur Galerie erreicht werden kann. Der kaiserliche Hof gelangt von einer besonderen An-

Grundriß des
Konzerthauses
in Höhe der
zweiten Galerie.



Grundriß des
Konzerthauses
in Höhe der
ersten Galerie.



aus durch ein gesondertes Vestibül. Vom Vestibül an der Lothringer-Straße aus gelangt man durch eine Treppe an den Garderoben im Zwischengeschoß vorbei zum kleinen Saal; vom Vestibül geradeaus aber zu der sehr geräumigen Garderobenhalle des großen Saales, von wo aus eine stattliche dreiarmige

fahrt aus zu einer Treppe mit Aufzug und von da zu einer großen offenen und zu einer kleinen Inkognito-Loge.

Entlang der Akademie schließt sich an die drei Säle ein 5 Geschosse hoher Gebäudeteil an, in dem sich getrennte Herren- und Damensalons, Chor- und

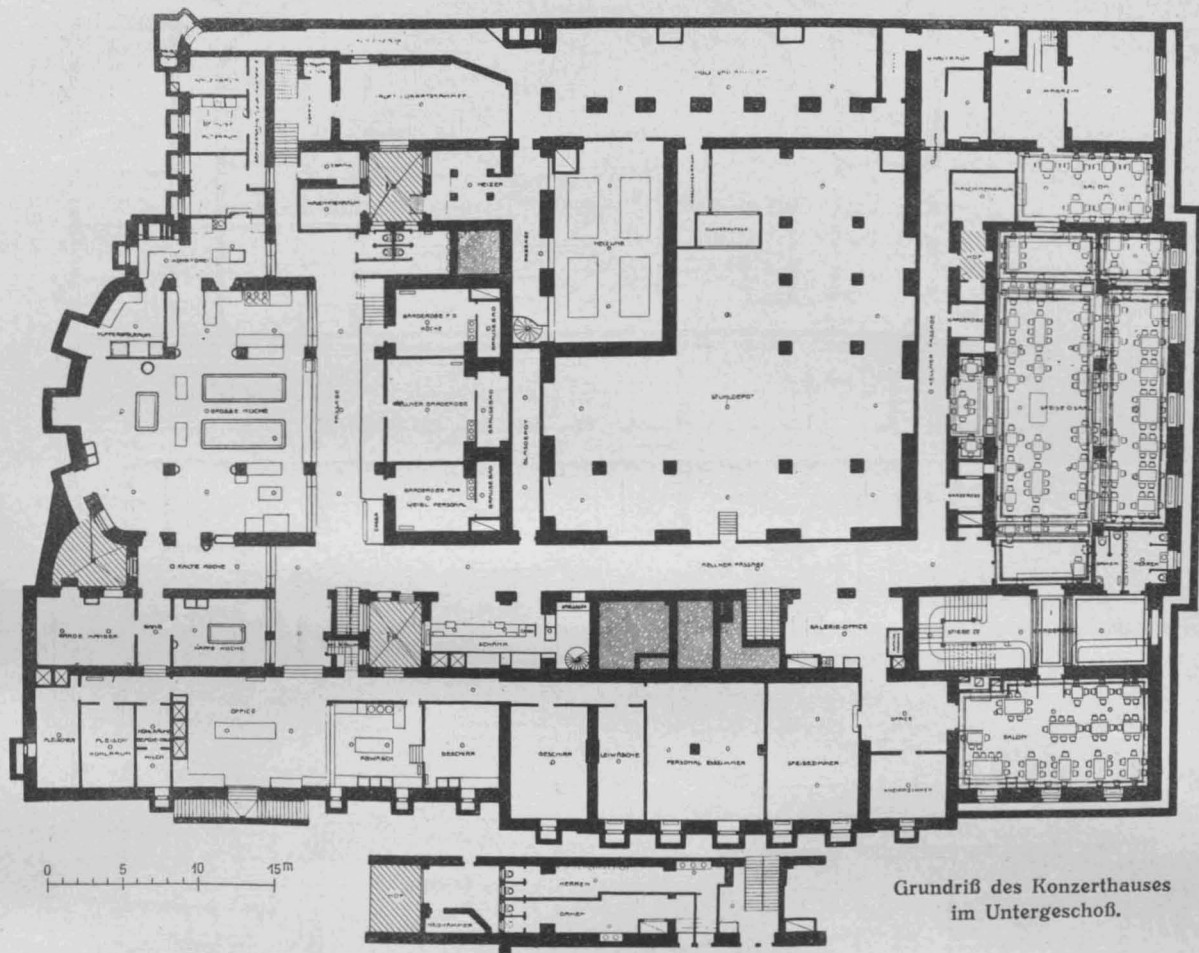
Musiker-Garderoben, sowie Musiker-Foyers befinden, von welchen aus die Künstler zu den Podien der drei Konzertsäle gelangen. Außer den hier genannten Räumen sind im Hause noch untergebracht Salons für die Musik-Berichterstatter, Verwaltungsräume für die Wiener Konzerthaus-Gesellschaft, den Wiener Konzert-Verein, den Schubert-Bund und den Eisenbahner-Gesangverein. Außerdem dient diesen Vereinen ein gemeinsamer Probesaal.

Die drei Säle können außer für musikalische Darbietungen auch für Bälle und Redouten Verwendung finden, in welchem Falle der große Saal als Ballsaal, die übrigen Säle als Speisesäle dienen. Bei solchen Veranstaltungen, die 5—6000 Menschen vereinigen, führen vom Vorraum des Konzertsales unmittelbare Zugänge zu den Wirtschafts-Räumen im Zwischen- und im Untergeschoß. Um bei großen gesell-

Lothringer-Straße aus betretbar, seine Ergänzung findet in einem großen Strauß-Lanner-Saal für Vereine, einem holländischen Saal, einem kleinen Salon und 2 Kneip-Zimmern. Eine weitere Ergänzung findet der Restaurations-Betrieb durch Räume im Zwischengeschoß, die vom Heumarkt aus erreichbar sind und in einem sogenannten französischen Restaurant mit Balkons nach dem Eislauf-Platz bestehen. Diese Räume sind zugleich auch für Hochzeiten und kleine Bankette bestimmt.

Dem Restaurant des Erdgeschosses ist gegen den Eislauf-Platz eine 5^m breite Terrasse vorgelagert. In der sommerlichen Jahreszeit wird auf einem Teil des Eislauf-Platzes ein Konzert-Garten für 2000 Personen mit Musik-Pavillon und mit großen und kleinen Zelten für etwa 1000 Personen eingerichtet.

Der große Konzertsaal kann gegebenen Falles



Grundriß des Konzerthauses
im Untergeschoß.

schaftlichen Veranstaltungen einen geregelten Wirtschaftsbetrieb unterhalten zu können, ist im Erdgeschoß, entlang der Front am Eislauf-Platz, ein großes vornehmes Restaurant angeordnet, das aus 3 Speisesälen, einer Bar, einem Extra- und einem Schank-Zimmer besteht, und das im Untergeschoß, von der

auch als Bankettsaal für 850 Personen Verwendung finden. Für die Besucher des großen und des mittleren Saales sind außer den Treppen zwei Personen-Aufzüge vorhanden, die auch von den mitwirkenden Künstlern und den Vertretern der Presse benutzt werden können, um zu ihren Salons zu gelangen. —

(Schluß folgt.)

Das Konkurs-Vorrecht der Architekten.

Von Justizrat Professor Dr. Paul Alexander-Katz in Berlin.

Vie oft ist die Frage an mich heran getreten, ob den Architekten für ihr Honorar im Konkurs des Bestellers (Bauherrn) ein Konkurs-Vorrecht zusteht. In der Mehrzahl der Fälle habe ich die Frage nach Lage des Sachverhaltes bejaht, in anderen weniger Fällen wieder nach Lage des besonderen Sachverhaltes verneint; denn die Frage läßt sich nicht ausnahmslos bejahen und sie läßt sich nicht für den Regelfall verneinen.

Es ist praktisch für die Architekten von hoher Wichtigkeit, zu wissen, ob sie im einzelnen Falle das Konkurs-Privileg für sich in Anspruch nehmen dürfen oder nicht. Der praktische Unterschied ist der, daß wenn dem Architekten für seine Forderungen an den Gemeinschuldner

kein Konkurs-Vorrecht zusteht, er dann in der Klasse der vorrechtlosen Gläubiger befriedigt wird, also, wie das in Baukonkursen häufig ist, mit nur wenigen Prozenten der Forderung. Steht ihm aber das Konkurs-Vorrecht zu, so wird er neben den Angestellten des Gemeinschuldners an erster Stelle unter den Gläubigern, also meist mit dem ganzen Betrag seiner Forderung, aus der Konkursmasse befriedigt.

Natürlich muß der Architekt, wenn er das Konkurs-Privileg für sich in Anspruch nehmen will, das bei der Anmeldung seiner Forderung im Konkurs ausdrücklich erklären. Bestreitet der Konkursverwalter das Vorrecht, so muß der Architekt auf Anerkennung des Vorrechtes Klage erheben, anderenfalls wird seine Forderung, wenn

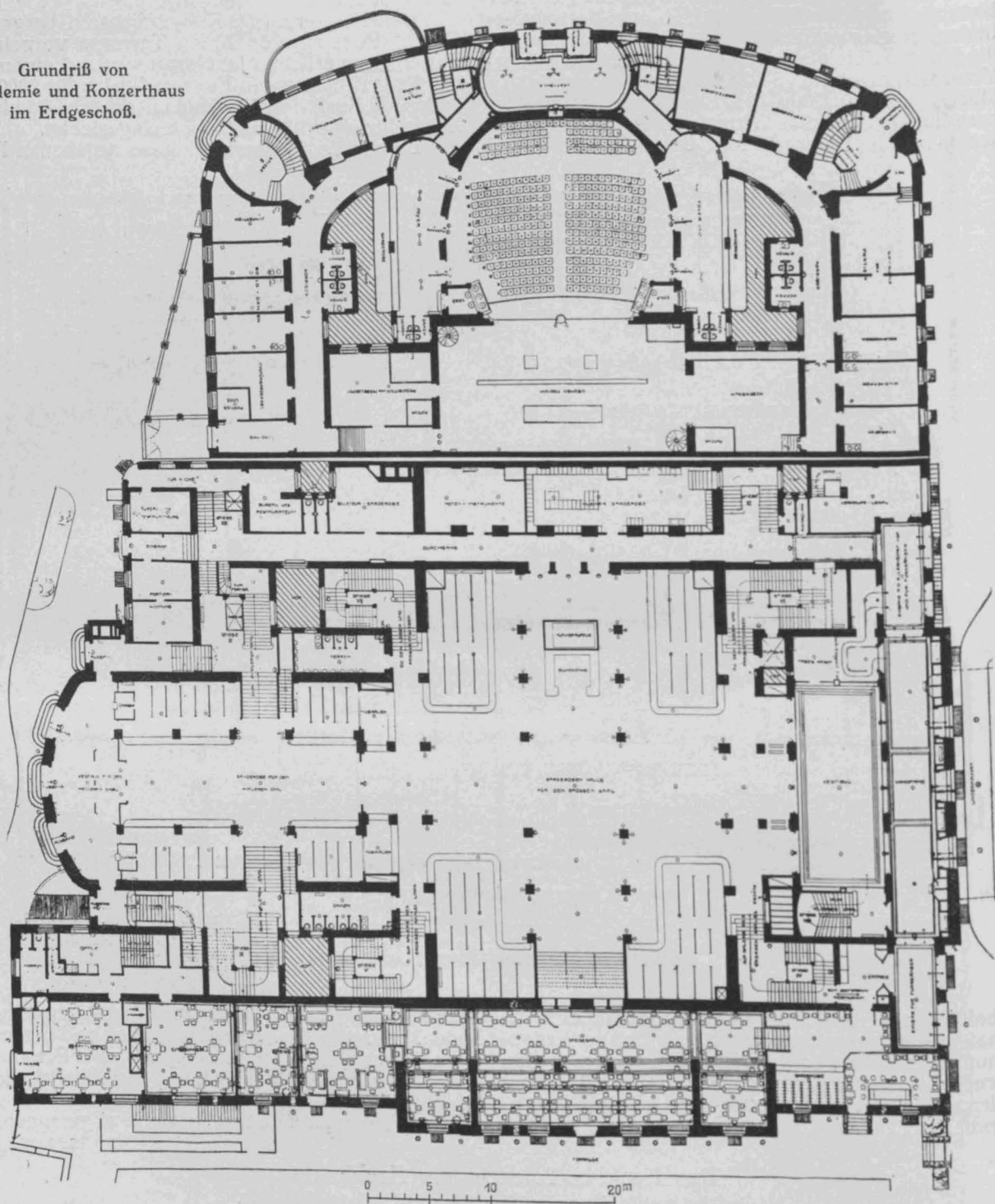
sie sonst anerkannt wird, ohne Vorrecht festgestellt. Nach der gerichtlichen Feststellung der Forderung kann ein Anspruch auf das Vorrecht nicht mehr erhoben werden.

Bisher haben zwar meines Wissens Architekten in zahlreichen Fällen den Anspruch auf das Konkurs-Vorrecht erhoben. Soweit es zu meiner Kenntnis gelangt ist, hat aber noch niemals ein Architekt gegen den Konkurs-Verwalter, wenn dieser das Vorrecht bestritten hatte, die Klage auf Anerkennung des Vorrechtes erhoben. Die Frage ist aber, wie oben dargelegt, für die gesamte Archi-

ren Vertragsart, z. B. auf Grund eines Werkvertrages tätig gewesen, so steht ihm das Konkurs-Privilegium nicht zu. Das ergibt sich aus Folgendem:

Die Konkurs - Ordnung bestimmte in ihrer früheren Fassung in § 54 Folgendes: „Die Konkurs-Forderungen werden nach folgender Rangordnung, bei gleichem Range nach Verhältnis ihrer Beträge berichtigt: 1. die für das letzte Jahr vor Eröffnung des Verfahrens oder dem Ableben des Gemeinschuldners rückständigen Forderungen an Lohn, Kostgeld oder anderen Dienstbezügen von Per-

Grundriß von
Akademie und Konzerthaus
im Erdgeschoß.



Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.
Architekten: Baumann, Fellner & Helmer, k. k. Oberbauräte in Wien.

itektenwelt praktisch von erheblicher Wichtigkeit und deshalb sollte es nicht unterlassen werden, in geeigneten Fällen die Klage zu erheben und gegebenenfalls den Anspruch auf das Konkurs-Privileg in allen Instanzen zu verfechten.

Um das Ergebnis der folgenden Untersuchung vorweg zu nehmen, muß die Frage dahin entschieden werden, daß wenn die Tätigkeit des Architekten auf Grund eines Dienstvertrages erfolgt, das Konkurs-Privilegium besteht. Ist dagegen der Architekt auf Grund einer ande-

sonen, welche sich dem Gemeinschuldner für dessen Haushalt, Wirtschaftsbetrieb oder Erwerbsgeschäft zu dauerndem Dienste verdungen hatten.“

Bei dieser Fassung des Gesetzes war es ganz klar, daß dem Architekten das Vorrecht auf Grund dieser Vorschrift nicht zustand; denn er hatte sich nicht zu dauerndem Dienste verdungen. Wenn auch seine Tätigkeit dem Haushalt oder dem Wirtschaftsbetrieb oder dem Erwerbsgeschäft des Gemeinschuldners gedient hatte, so hatte er doch zu dem Gemeinschuldner nicht in einem

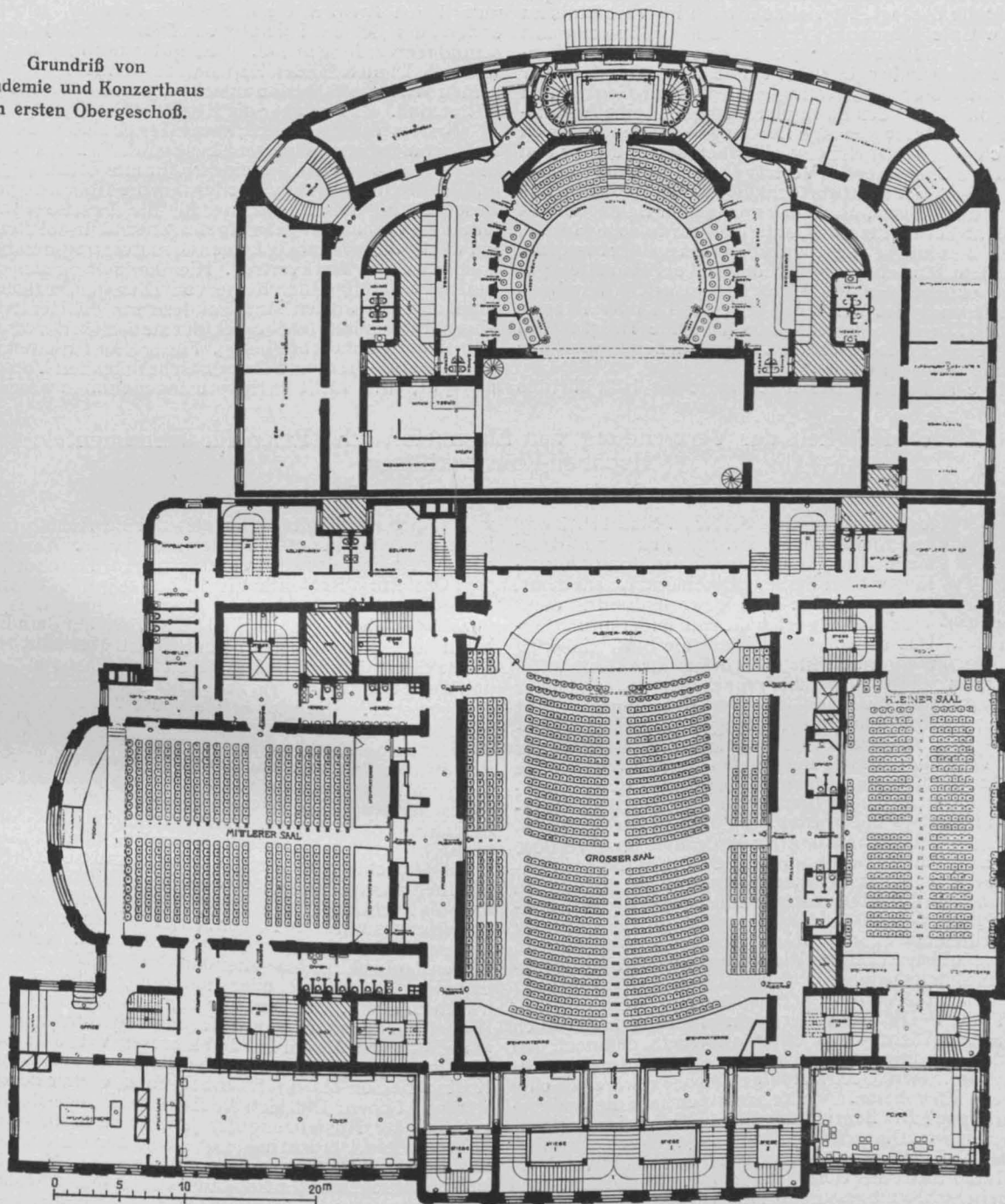
dauernden Dienstverhältnis gestanden, sondern er hatte ihm nur bestimmte, fest umgrenzte Arbeiten für einen bestimmten, genau festgelegten Zweck geleistet.

Durch das Gesetz betreffend Änderungen der Konkurs-Ordnung vom 17. Mai 1898 ist jedoch auch der § 54, welcher jetzt die Nummer 61 erhalten hat, geändert worden. Es sind nämlich die Worte „zu dauerndem Dienste“ ersetzt worden durch die Worte „zur Leistung von Diensten“. Damit hat zum Ausdruck gebracht werden sollen, daß es nicht mehr darauf ankommen soll, ob sich der Dienstverpflichtete zu dem Gemeinschuldner in einem

Verpflichtung hierzu übernommen hatten. Dabei unterscheidet das Gesetz in keiner Weise die Art dieser Dienste. Die Folge ist, daß alle Arten von Diensten des Konkurs-Privilegs aus § 61, No. 1 teilhaftig sind.

Demgemäß ist auch in der Praxis verfahren worden, wenngleich die Frage, ob gerade Architekten einen Anspruch auf das Konkurs-Privileg haben, durch obersterichterliche Entscheidungen noch nicht beurteilt worden ist. So sind die Forderungen des Bücher-Revisors, welcher regelmäßig die Bücher in Ordnung bringt, als bevorrechtigt angesehen worden, nicht aber die Forderungen eines selbst-

Grundriß von
Akademie und Konzerthaus
im ersten Obergeschoß.



Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.
Architekten: Baumann, Fellner & Helmer, k. k. Oberbauräte in Wien.

dauernden Dienstverhältnis befunden hat, sondern es soll genügen, daß er überhaupt zu dem Gemeinschuldner in einem Dienstverhältnis gestanden hat, daß er dem Gemeinschuldner Dienste zu leisten hatte und daß er für diese Dienste Lohn oder andere Dienstbezüge noch zu beanspruchen hat.

Hierbei handelt es sich also nicht mehr um ein Konkursprivileg der häuslichen und gewerblichen Angestellten des Gemeinschuldners, sondern um ein Konkurs-Privileg aller derjenigen Personen, welche zu dem Gemeinschuldner überhaupt in einem Dienstverhältnis standen, welche ihm Dienste geleistet haben, weil sie die

ständigen Schneidermeisters, welcher als Hausgewerbetreibender für den Gemeinschuldner arbeitete. Der Liquidator einer offenen Handels-Gesellschaft hat das Konkurs-Privileg. Ein Abhängigkeits-Verhältnis braucht nicht begründet zu sein. Es ist gleichgültig, ob der Dienstverpflichtete die Dienste in Person leistet, oder außerdem noch mehrere Gehilfen zur Arbeit zu stellen hat. Das Konkurs-Privileg gilt also für Jeden, der sich zur Leistung von Diensten verdingen hat, also für jeden Dienstverpflichteten.

Hiernach entsteht die Frage, ob der Architekt, welcher den Entwurf bearbeitet und die Bauleitung und Abrechnung übernimmt, damit ein Dienstverhältnis begrün-

det und einen Dienstvertrag schließt, auf Grund dessen er sich zur Leistung von Diensten verpflichtet, oder ob dieser Vertrag ein Werkvertrag ist.

In dieser Beziehung hat das Reichsgericht in dem Urteil vom 22. November 1912 (Entsch. Bd. 81 Seite 8 ff.) bezüglich eines Ingenieurs folgendes ausgeführt: „Zutreffend ist nun zunächst die Annahme des Berufungsgerichtes, daß der zwischen der Beklagten und dem Ehemanne der Klägerin geschlossene Vertrag sich als Dienstvertrag und nicht als Werkvertrag darstellt. Dem Ingenieur L. ist nicht etwa als selbständigem Unternehmer die Herstellung des Gleises auf seine Rechnung übertragen worden; die Beklagte ist vielmehr auch im Verhältnis zu ihm die Unternehmerin geblieben und hat ihn nur mit der Leitung und Beaufsichtigung des von ihr herzustellenden Werkes beauftragt. Nicht ein bestimmter Erfolg war nach dem Willen der Vertragsschließenden Gegenstand der Verpflichtung des L., sondern lediglich seine Arbeitstätigkeit. Einzelne sonstige Leistungen, zu denen er sich verpflichtete, waren Nebenverbindlichkeiten, die für den rechtlichen Charakter des Vertrages ohne Bedeutung sind. Wenn ihm die Verantwortlichkeit für eine solche Herstellung des Gleises, die dem Verträge der Beklagten mit ihrer Bestellerin entsprach, auferlegt wurde, so lag hierin, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, die vertragliche Zusicherung der dem L. als Bauleiter gesetzlich obliegenden Pflichten. Es entspricht durchaus der Auffassung des Vertrages als eines Dienstvertrages, daß dem Ehemann der Klägerin für seine Tätigkeit ein festes Gehalt, Reiseentschädigung und für bestimmte Fälle Tantieme zugesagt wurde.“

Diese Auffassung des Reichsgerichtes trifft für den

Regelfall zu. Im Regelfall ist also das Rechtsverhältnis zwischen Architekten und Bauherren ein Dienstverhältnis und beruht auf einem Dienstvertrag, durch welchen sich der Architekt dem Bauherren zur Leistung von Diensten verdingt. Die dafür fälligen Bezüge sind Dienstbezüge und für diese kann der Architekt das Konkurs-Privileg des § 61, No. 1 in Anspruch nehmen.

Es ließe sich auch garnicht einsehen, warum gerade die geistigen Arbeiter in allen Punkten schlechter gestellt sein sollten als diejenigen Personen, welche mehr mechanische Arbeit verrichten. Der geistige Arbeiter, der für einen anderen Dienste höherer Art leistet, hat denselben natürlichen Anspruch auf Konkurs-Privileg, wie jeder andere, der sich zur Leistung von Diensten dem Gemeinschuldner verdingen hat. Das gilt natürlich nur dann, wenn die Dienste für den Haushalt des Gemeinschuldners, seinen Wirtschaftsbetrieb oder sein Erwerbsgeschäft geleistet sind. Das ist aber die Regel.

Anders verhält es sich, wenn der Architekt dem Gemeinschuldner nur eine ganz bestimmte Arbeit zu leisten hatte, wenn also etwa nur eine bestimmte Zeichnung, nur eine statische Berechnung oder nur die Abfassung einer Beschreibung des Bauwerkes für die Zwecke von Beleihungs-Verhandlungen aufgetragen sind. In solchen Fällen wird man regelmäßig keinen Dienstvertrag annehmen, sondern einen Werkvertrag. Hier handelt es sich nicht um die Leistung einer Reihe von Diensten, welche allmählich zu bewirken sind, sondern um die Herstellung eines ganz bestimmten Werkes (der statischen Berechnung oder jener Baubeschreibung). Für solche Arbeiten kann das Konkurs-Privileg bei der beschränkenden Vorschrift des § 61, Nr. 1 nicht in Anspruch genommen werden. —

Zweckmäßigkeit der Verwendung von Eisenbeton oder Eisen für monumentale Hochbau-Konstruktionen.

Von Franz Czech, beratender Ingenieur in Düsseldorf.

Diese Frage haben die Hrn. Stadtb. Berg und Stadtbauinsp. Dr.-Ing. Trauer in Breslau in der „Deutschen Bauzeitung, Mitteilungen über Zement, Beton und Eisenbeton“, Jahrg. 1913, Nr. 21, aufgeworfen und in einer Weise beantwortet, die zum Widerspruch herausfordert. Das trifft nicht allein für die Beweisführung zu, sondern mehr noch für die Voraussetzungen, unter denen diese schwerwiegende Frage aufgegriffen und einer Lösung zugeführt worden ist. Der Entscheidung liegt keine unvoreingenommene Prüfung aller zu Gebote stehenden Erfahrungstatsachen zugrunde, sie ist vielmehr in der Verteidigungsstellung der genannten Verfasser, die beim Bau der Breslauer Jahrhunderthalle das Ueberschreiten der veranschlagten Bausumme um 33 % zu verantworten haben, gefällt worden.

Wegen Ueberschreitung der ursprünglich auf 1800000 M. veranschlagten Bausumme um 591000 M. ist das Bauamt zuerst von der Breslauer Tagespresse angegriffen worden. Die „Bautechnischen Mitteilungen des Stahlwerksverbandes“, 1913, Heft 7, haben diese Zeitungsnotiz aufgegriffen und aus der zunächst unbestrittenen Tatsache der Kostenüberschreitung die wirtschaftliche Unterlegenheit des Betons gefolgert. Gegen diese Schlußfolgerung wendet sich die Veröffentlichung der Hrn. Berg und Dr.-Ing. Trauer. Die Höhe der Mehrforderung bleibt auch hier unbestritten; wir erfahren außerdem, daß nach den „ernst zu nehmenden Angeboten“ eine Kuppel in ummanteltem Eisen 30000 M. billiger gewesen wäre, als eine solche in Eisenbeton. Woher stammen nun diese Mehrforderungen? Als Begründung führen die Verfasser Nachstehendes an: „Diese Mehraufwendungen haben zum allergrößten Teil mit den statischen und konstruktiven Verhältnissen nicht das Geringste zu tun. Noch nicht 10% der Ueberschreitungssumme sind zur stärkeren Bemessung einzelner Bauteile und zur Einfügung einzelner Hilfskonstruktionen aufgewendet worden und auch diese betreffen nahezu ausschließlich das schwierige Gebilde des Unterbaues, der in Eisen überhaupt nicht ausführbar gewesen wäre“. Wo die anderen 90% der Ueberschreitungssumme geblieben sind, erfahren wir nicht.

Fragen wir uns nun, wie das mit dem „schwierigen Gebilde des Unterbaues, der in Eisen überhaupt nicht ausführbar gewesen wäre“, steht. Wo lagen diese Schwierigkeiten? Da mir keine Bauaufgabe des Hoch- und Brückenbaues bekannt ist, die in Eisen mindestens nicht eben so gut zu lösen wäre wie in Eisenbeton, muß ich die Verfasser dringend bitten, mir über die vermeintlichen Schwierigkeiten Aufschluß zu geben. Ich habe die ausführliche Veröffentlichung des Hrn. Dr.-Ing. Trauer in „Armierter Beton“*) eingehend studiert, ohne irgend

welche Schwierigkeiten, die gegen eine Ausführung in Eisen sprechen könnten, entdeckt zu haben. Warum sollen nicht beispielsweise Verkröpfungen, Durchdringungen, Grate und Kehlen in Eisen eben so gut zu lösen sein wie in Eisenbeton? Hat das Eisen diesen Beweis nicht unzähligemale erbracht? Sind nicht vielmehr dem Eisenbeton dort, wo im Verhältnis zur Konstruktionshöhe und Breite der tragenden und stützenden Teile hohe Räume und weite Oeffnungen frei gehalten werden müssen, Grenzen gesteckt? Die großen Massen an unrechter Stelle sind, wenn die Durchführung einer bestimmten Aufgabe in Eisenbeton-Konstruktion überhaupt möglich ist, dem Architekten durchaus nicht immer erwünscht. Sollten die gewaltigen Betonmassen an den Kämpfern des Unterbaues der Kuppel in Breslau wirklich im Interesse der Innenarchitektur liegen? Hat sich nicht vielmehr die Innenarchitektur bei dem nun einmal gewählten Baustoff mit ihnen schlecht und recht abfinden müssen?

In Ermangelung eines deutlicheren Hinweises wird man die Rechtfertigung der noch fehlenden 90% der Ueberschreitungssumme im Folgenden zu suchen haben: „Kommen solche Mehrforderungen gegenüber dem Angebot als Folgen der ins Einzelne gehenden Durcharbeitung bei großen eisernen Brücken oder Hallen nicht ebenfalls vor?“ fragen B. und T. Sie kommen nicht vor, solange die den Ausschreibungen zugrunde liegenden Bedingungen nicht geändert werden, weil bei den klareren Verhältnissen im Eisenbau Spannungen und Abmessungen und damit die Kosten besser als im Eisenbetonbau vorher berechnet werden können. Daß sich die Ausschreibungs-Bedingungen bei der Ausführung der Jahrhunderthalle geändert haben sollten, ist nicht bekannt, wohl aber wissen wir, daß das Breslauer Stadtbauamt in diesem Fall Vorarbeiten in einem solchen Umfang ausgeführt hat, wie sie wohl auch einer schwierigeren Bauaufgabe gegenüber kein Besteller auf sich nehmen würde. Hr. Dr.-Ing. Trauer berichtet darüber in „Armierter Beton“ wie folgt: „Im Gegensatz zu der üblichen Gepflogenheit bei Hochbauten wurde bereits vor der Ausschreibung der Arbeiten von der Bauverwaltung eine umfangreiche Berechnung für die Haupttraggebilde aufgestellt, um die Abmessungen im Großen und Ganzen festzulegen, die Ausführbarkeit zu erweisen und brauchbare, einheitliche Unterlagen für die Ausschreibung zu schaffen“. Und trotz dieser „im Gegensatz zur üblichen Gepflogenheit“ weit gehenden Vorarbeiten eine Ueberschreitung der Kosten um 33 %. Die Hrn. Verfasser wollen Dutzende von Beispielen wissen, wo bei eisernen Brücken oder Hallen solche Mehrforderungen „als Folgen der ins Einzelne gehenden Durcharbeitung“

*) „Die Festhalle in Breslau“. Armierter Beton 1913, Heft 2, 4, 5 u. 6.

vorgekommen sein sollen. Ich bitte nur um eines unter den Dutzenden.

In den „Bautechnischen Mitteilungen des Stahlwerks-Verbandes“ ist in Bezug auf den Breslauer Kuppelbau nur die Wirtschaftlichkeit der Eisenbeton-Bauweise angezweifelt worden. Unter diese Wirtschaftlichkeit müssen selbstredend auch die beim Bau der Betonhalle reichlich getroffenen Vorsichtsmaßregeln fallen, da sie mit erheblichen Kosten verbunden sind und bei der Ausführung in Eisen nicht annähernd notwendig gewesen wären. Die Hrn. Berg und Dr.-Ing. Trauer behaupten nun, der Verfasser des Aufsatzes in den „Bautechnischen Mitteilungen des Stahlwerks-Verbandes“ wäre zu der Schlußfolgerung der wirtschaftlichen Unterlegenheit des Eisenbetons im Groß-Kuppelbau nur auf Grund einer Menge irreführender Behauptungen und falscher und mangelhafter Unterlagen gelangt, sie dürften daher im Interesse einer gerechten Würdigung beider neben einander vollberechtigter Bauweisen nicht unwidersprochen bleiben.

Eine Richtigstellung der „falschen und mangelhaften Unterlagen“ ist seitens der Hrn. Berg und Dr.-Ing. Trauer nicht erfolgt, andererseits lassen sie es ebenfalls an einer gerechten Würdigung beider Bauweisen fehlen. Zum reinen Eisenbau wird man nach ihrer Ansicht wohl stets greifen bei Schuppen und Hallen, bei denen die augenblickliche Wirtschaftlichkeit in erster Linie steht und der Wert des Bauwerkes im Verhältnis zu seinem Inhalt nicht in Betracht kommt, sodaß bei Feuer die Erhaltung des Baues keine Rolle spielt, wogegen bei Monumentalbauten, die auch nach Hunderten von Jahren Zeugnis für die Kultur unserer Zeit ablegen sollen, die Eisenkonstruktion nach ihrer Ansicht unbedingt vermieden werden sollte. Begründet wird diese Klassifizierung damit, daß das Eisen dem Feuer gegenüber nicht widerstandsfähig genug wäre und der Zerstörung durch Rost zu leicht anheimfiele. Prüft man die Gründe einzeln auf ihre Stichhaltigkeit, so bleiben von ihnen angesichts der Tatsache, daß die für die Jahrhunderthalle aufgewendeten Geldmittel die weitgehendsten Vorkehrungen zum Schutz der Eisenkonstruktion gegen Feuer und Rost ermöglicht hätten, nur Behauptungen übrig. Eine sachgemäß ummantelte Eisenkonstruktion — eine solche war hier nun einmal gefordert — steht in Bezug auf Feuersicherheit dem Eisenbeton in nichts nach, ebenso wie auch kein Fall bekannt ist, daß sachgemäß ummanteltes Eisen gerostet wäre. Daß vielleicht lediglich durch Temperatur-Schwankungen der Luft und dadurch hervorgerufene Niederschläge am Eisen dieses rosten könnte, ist schon darum nicht denkbar, weil der Temperatur-Ausgleich innerhalb der Umman-

telung vor sich geht. Nur unvermittelt scharfe Temperatur-Übergänge können Feuchtigkeits-Niederschläge am Eisen hervorrufen, eine Erscheinung, die beim ummantelten Eisen nicht auftreten kann, da die für Ummantelungen benutzten Baustoffe durchweg schlechte Wärmeleiter sind.

Beispiele reden bekanntlich die deutlichste Sprache, nur muß man sich ihrer richtig bedienen. Der Einsturz des Charing Cross-Bahnhofes in London wird von den Hrn. Berg und Dr.-Ing. Trauer als warnendes Beispiel der rostenden Eisenkonstruktion herangezogen. Die Ursache des Einsturzes des Charing Cross-Bahnhofes (es handelt sich um einen Binder und die anliegende Schürze) ist aber, wie das „Zentralblatt der Bauverwaltung“ (7. April 1906) zu berichten weiß, eine ganz andere gewesen. Die Zugstange des eingestürzten Binders hatte einen Schweißfehler aufzuweisen, durch den der Nutzerschnitt auf etwa ein Drittel des vollen Querschnittes herabgemindert war. Als der Bahnhof gebaut wurde (1860), war es der damaligen Walztechnik nicht möglich, ein Rundeisen von 11,5 cm Durchmesser auszuwalzen. Geholfen hat man sich nun in der Weise, daß 8 Flacheisen verschiedener Breiten zu einem Rundeisen von 11,5 cm Durchmesser zusammen-geschweißt wurden. Wer die Geschichte der Technik nicht kennt, wird vom Standpunkt der gegenwärtigen Entwicklung über diese Art der Profilbildung wie auch die sonstigen Einzelheiten der Konstruktion ebenso leicht den Kopf schütteln, wie über den Eisenbeton, den sich vor 48 Jahren der Gärtner Monier für seine Blumenkübel zurecht gemacht hatte.

Rostbildung war also nicht die Ursache des Einsturzes des Charing Cross-Bahnhofes. Darüber läßt der Bericht im Zentralblatt, der sich mit dieser Frage beschäftigt, nicht im Geringsten im Zweifel: „Nach obigem stehen weder Rostbildung noch Angriffe der Lokomotivgase mit dem Unfall in unmittelbarem Zusammenhange. Man hat aber einen Rostangriff von 1,6 mm an einzelnen Teilen in 45 Jahren und eine Verminderung der Tragfähigkeit infolge Rostbildung von 60% festgestellt.“ Das ist das Ergebnis einer 45jährigen Erfahrung mit ungeschützter, den Lokomotiv-Rauchgasen ausgesetzter Eisenkonstruktion.

Nach dem hier Gesagten läßt sich die Frage nach der Zweckmäßigkeit der Verwendung von Eisenbeton oder Eisen für monumentale Hochbau-Konstruktionen kurz dahin beantworten: Unter sonst gleichen Bedingungen entscheidet für diese oder jene Bauweise der Kostenvergleich. Wenn gleich eine Preisspannung von 20% der Bausumme für das billigere Angebot nicht ausschlaggebend zu sein braucht, 33% lassen sich vom wirtschaftlichen Standpunkt nie und nimmer verantworten. —

Vermischtes.

Techniker als Bürgermeister. Im Anschluß an unsere letzten Mitteilungen über diesen Gegenstand im Jahr 1913, S. 978, ist zu berichten, daß die Stadt Heidelberg nunmehr die Stelle ihres I. Bürgermeisters zur Bewerbung mit Frist zum 7. Februar d. J. öffentlich ausgeschrieben hat. Bewerber, insbesondere aus den Kreisen der Juristen, Techniker und Nationalökonomien werden unter Angabe ihrer Gehaltsansprüche zur Meldung aufgefordert. —

Denkmalarchive. Wie sehr zur Zeit in Fachkreisen allgemein die Notwendigkeit der Einrichtung von Denkmalarchiven anerkannt wird, zeigte der jüngst in Dresden von der sächsischen Regierung veranstaltete erste deutsche Denkmalarchivtag, der rege besucht war und auf dem der Begründer des ersten deutschen Denkmalarchives in Straßburg i. Els., nach dessen Vorbild die heute bestehenden Institute dieser Art in Bonn, Darmstadt, Dresden und Berlin¹⁾ eingerichtet sind, Geh. Archivrat Professor Felix Wolff in Potsdam, einen nunmehr im Druck erschienenen Vortrag²⁾ über Geschichte, Bedeutung und Einrichtung der Denkmalarchive hielt, auf den hiermit hingewiesen sein soll.

Ein Ideal solcher Denkmalarchive, die im engsten Zusammenhang mit der Denkmalpflege zu arbeiten haben, wäre es, wenn in ihnen das gesamte künstlerische Quellenmaterial aller in baukünstlerischer oder historischer Hinsicht bedeutungsvollen Bauwerke gesammelt würde. Das Denkmalarchiv eines Bundesstaates oder in Preußen einer Provinz soll der Mittelpunkt für die wissenschaftliche Erforschung und Erhaltung der alten heimischen Bau-Denkmäler werden. Eine Kulturarbeit, die gewiß die regste Unterstützung verdient; denn wohl jeder Architekt weiß, wie schlecht es um die Erhaltung der alten Archi-

tekturzeichnungen steht, die — wenn ein Bauwerk einmal vom Erdboden verschwinden muß, als die einzigen authentischen Zeugnisse über dieses noch betrachtet werden können. Und wo sind solche alten Zeichnungen eines Knobelsdorff oder Stüler (um nur von den Bekanntesten einige Namen zu nennen) nicht überall zu finden! Unbenachtet und unbenutzt in Bibliotheken und Archiven, die anderen Zwecken dienen, in Registraturen der Regierungen, Bau- und Pfarrämter liegen sie; vergessen auf Dachböden und in Kellern, wegen ihres großen unhandlichen Formates als Makulatur beiseite geschoben in verwahrlostem Zustand, oft zerrissen und verstaubt! Wie viel mag in Privatbesitz durch irgend welche Zufälle gelangt sein; wie viel vor allem ist nicht schon verloren! Hier wollen und sollen nach dem Wunsche des Vortragenden, den er bereits vielfach in die Tat umgesetzt hat, die Denkmalarchive einsetzen; es soll gerettet werden, was noch zu retten ist. In den Denkmalarchiven wird nicht nur gesammelt und ordnungsmäßig aufbewahrt; die dort aufgestapelten Schätze werden Jedermann zum Studium zugänglich gemacht. Kurzum, während bisher nur durch Begründung von Bibliotheken und Museen dem reichen Schätze unserer nationalen Kultur gedient worden ist, soll nun durch Errichtung der Denkmalarchive das Versäumdte für die bisher so arg vernachlässigten alten Zeichnungen nachgeholt werden; es wird damit unseren alten Architekten und Baukünstlern eine Ehreuschuld abgetragen. Mögen den schon bestehenden Denkmalarchiven bald recht viele neue nachfolgen! —

Die einheitliche baukünstlerische Ausgestaltung des neuen Bahnhof-Vorplatzes in Stuttgart wurde in einer Einführungsrede für die neu gewählten Mitglieder des Stuttgarter Gemeinderates berührt, die Oberbürgermeister Lautenschlager am 23. Januar 1914 hielt. Redner erwähnte, er habe mit Vertretern des Fürsten Henckel von Donnersmarck, des Besitzers des durch die Verlegung des Hauptbahnhofes frei werdenden Geländes, eine vorläufige Verständigung dahin getroffen, daß wegen einheitlicher baukünstlerischer Ausgestaltung des neuen Bahn-

¹⁾ Das Denkmalarchiv der Provinz Brandenburg ist ebenfalls von Wolff im Auftrage der Provinzialverwaltung eingerichtet und in diesen Tagen in der Matthäikirch-Straße 19 in Berlin allgemein zugänglich gemacht worden.

²⁾ Denkmalarchive. Vortrag gehalten auf dem I. Denkmalarchivtag in Dresden am 24. September 1913. Mit 5 Textabbildungen. Berlin 1913. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn.

hof-Vorplatzes in gemeinschaftlichem Zusammenwirken die nötigen Maßnahmen ergriffen werden. Die Beispiele anderer Städte lehrten, bei Zeiten auf die Verhütung nie wieder gut zu machender Fehler zu achten. Es werde in Bälde den städtischen Kollegien eine entsprechende Vorlage gemacht werden.

Die Absicht ist in hohem Maße zu begrüßen und sie wird sicher gefördert durch die guten Ergebnisse, die jetzt schon bei der einheitlichen baukünstlerischen Ausgestaltung des neuen Bahnhof-Vorplatzes in Karlsruhe zu erkennen sind, obgleich erst Teile dieser Ausgestaltung der Vollendung entgegen gehen. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau des Geschäftshauses der Russischen Bank für auswärtigen Handel in St. Petersburg wird von der Bank unter den in Groß-Berlin ansässigen Architekten zum 5. März 1914 erlassen. 5 Preise von 3000, 2000, 1700, 1300 und 1000 Rbl. Ankäufe für je 1000 Rbl. vorbehalten. Ein Recht auf Ausführung seines Entwurfes seitens eines der Preisträger wird nicht zugestanden. Im Preisgericht befinden sich neben 3 Mitgliedern der Verwaltung der Bank die Architekten Professor L. Benois, Graf P. Suzor, J. Kitner, G. Kotoff und W. Zeidler in St. Petersburg. Unterlagen unentgeltlich durch die Hausverwaltung der Deutschen Bank in Berlin, Mauer-Straße 25—28. —

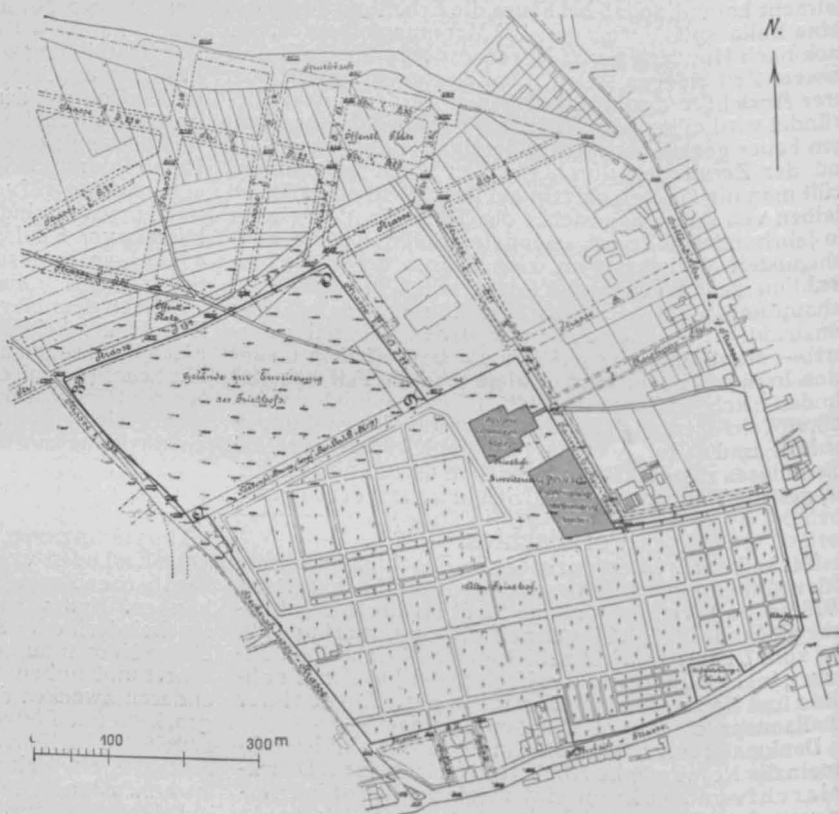
Wettbewerb betr. das Stipendium der Intze-Stiftung der Technischen Hochschule in Aachen. Der Technischen Hochschule in Aachen stehen aus der Intze-Stiftung jährlich 300 M. für eine Preisbewerbung unter den Studierenden zur Verfügung. Die Preisaufgaben werden abwechselnd von einer der Abteilungen gestellt. Zum 1. Mal ist eine solche Preisaufgabe im Jahre 1913 gestellt worden und zwar seitens der Abteilung für Bauingenieurwesen. Da die Preisbewerbung dem Andenken des verstorbenen Professors Intze gewidmet ist, wurde eine Aufgabe aus dessen ehemaligem Lehrgebiet gewählt: der Entwurf einer Industriewasserleitung für Aachen. Zwei Lösungen sind eingegangen. Die Abteilung für Bauingenieurwesen hat, da keine der beiden Aufgaben des vollen Preises würdig schien, beschlossen, der Arbeit mit dem Kennwort „Kalkfreies Wasser“, Verfasser der Studierende des Bauingenieurwesens, Hr. Dr. Phil. Ahrens, einen Preis in Höhe von 200 M., der Arbeit mit dem Kennwort „Mehr Wasser“, Verfasser der Studierende des Bauingenieurwesens Hr. Hatlapa, einen Preis in Höhe von 100 M. zu erteilen, beiden Bewerbern die Intzeplakette zu verleihen und beide Arbeiten als häusliche Probearbeiten für die Diplom-Hauptprüfung anzunehmen. —

Zu einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Gestaltung des Außenbereichs der großen Ausstellungshalle des „Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“ am Kaiserdamm in Berlin-Wilmersdorf, einer Halle, die durch die Firma Breest & Co. in Berlin in Eisen erstellt wird, wurden die Architekten Prof. Peter Behrens in Neubabelsberg, Klingenberg & Beyer und Otto Michaelsen, E. Schaudt und H. A. Richter in Berlin, sowie Heinz Stoffregen in Bremen eingeladen. Im Preisgericht befinden sich u. a. die Hrn. Geh. Bt. Prof. Dr.-Ing. h. c. Bruno Schmitz und Stadtbtr. Kgl. Bt. H. Seeling in Charlottenburg, Prof. Dr. Fr. Seesselberg in Groß-Lichterfelde und Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Muthe-sius in Nicolassée. —

In einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Realgymnasium in Arolsen wurde der gemeinschaftliche Entwurf der Architekten Karl Ed. Bangert in Berlin und Dipl.-Ing. Schleicher in Corbach zur Ausführung durch die Verfasser gewählt. —

Ideen-Wettbewerb Bestattungsanlagen Cassel. Der Friedhof der Stadt Cassel liegt im Norden der Altstadt an der Mombach- und der Holland-Straße. Das im Ganzen unregelmäßige Gelände ist ungefähr winkelförmig, mit dem einspringenden Winkel am Tannenhecker-Weg. Auf Bauplätzen, die an diesem liegen und im Lageplan kennt-

lich gemacht sind, sind die Leichenhalle mit Gedächtnis-Kapelle und die Einäscherungsanlage nebst Urnenhalle zu errichten. Der Bauplatz der Kapelle mit Leichenhalle umfaßt etwa 2500 qm, der der Einäscherungsanlage mit Urnenfriedhof und Urnenhalle etwa 7000 qm. Größe und Form dieser Bauplätze sind nicht als feststehend zu betrachten. Für die Ausführung der Gebäulichkeiten stehen zus. 350000 M. zur Verfügung, die nicht überschritten werden dürfen, und zwar 300000 M. für die Leichenhalle mit Gedächtniskapelle und 50000 M. für die Einäscherungs-Anlage nebst Urnenhalle. Für die Leichenhalle ist das geschlossene Zellsystem ohne Schauraum anzunehmen; die Leichenzellen müssen leicht auf 40 vermehrt werden können. Von den zur Abhaltung von Trauerfeiern vorgesehenen 2 Gedächtnishallen soll die kleinere bei Beerdigung aller Verstorbenen ohne Rücksicht auf ihr Bekenntnis benutzt werden. Beide Räume sind mit Einrichtungen zum Versenken des Sarges auszustatten, der alsdann bei Erdbestattungen unter dem Geleit der Trauerversammlung nach dem Grabe, bei Feuerbestattungen über das Friedhofsgelände hinweg unmittelbar nach der Einäscherungs-Anlage überführt wird. Baustil frei, vornehme Einfachheit erwünscht; Architektur charakteristisch. Der Schornstein ist in die Gesamt-Anlage einzubeziehen und so auszubilden, daß er als notwendiges Erfordernis in die Erscheinung tritt. Verlangt werden ein Lageplan 1:2000, Grundrisse und An-

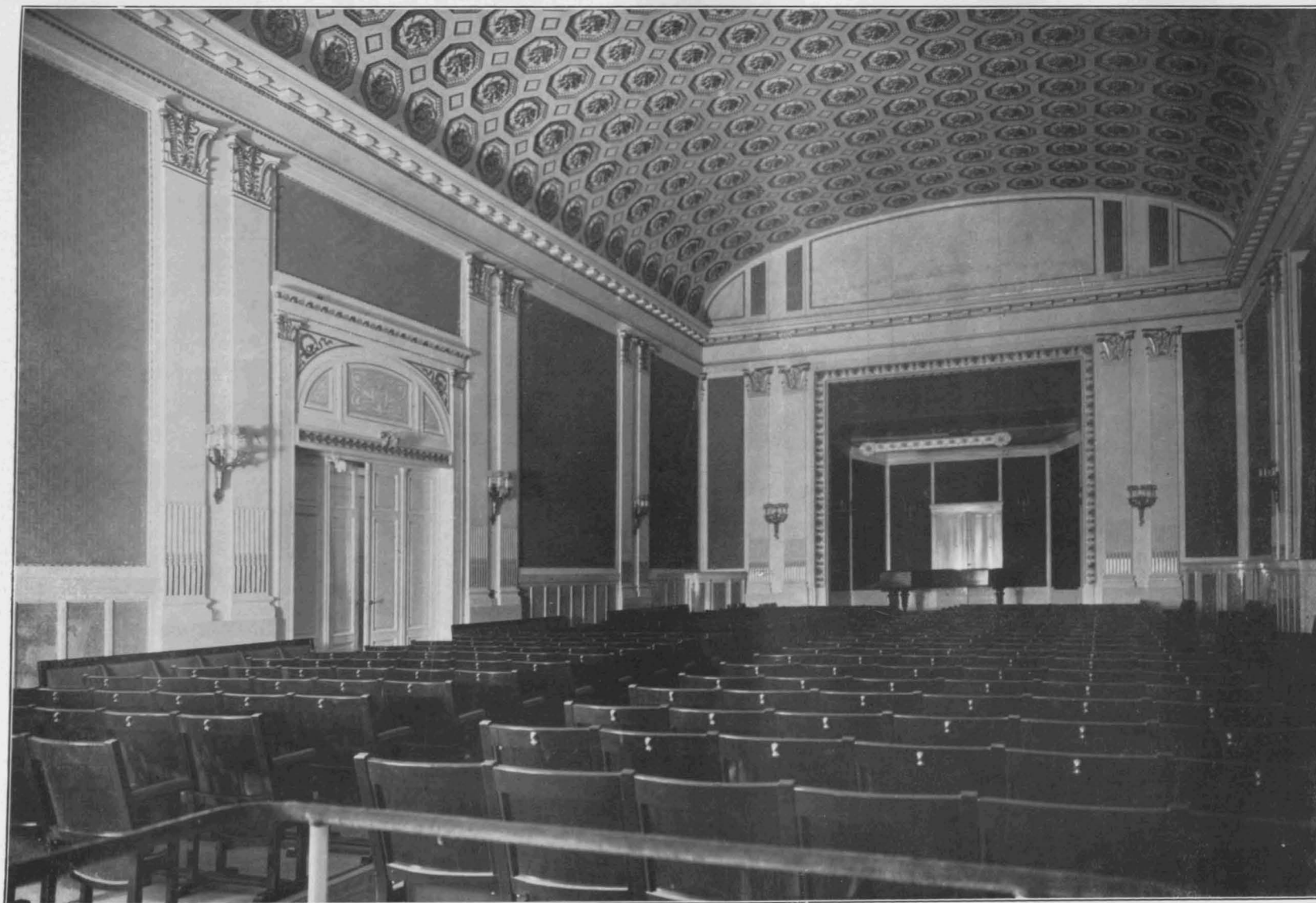


sichten 1:200; Schnitte und ein Teilplan des Friedhofes und des Urnen-Haines mit Angabe der Reihengräber, bevorzugter Gräber, Urnen-Anordnungen, Platz-Ausbildungen 1:250; mindestens 2 Einzelpläne über die Anlage der Gräber und die Urnen-Nischengruppen 1:100. Dazu treten zwei Schaubilder der Leichenhalle und der Einäscherungs-Anlage, sowie eine Vogelperspektive der gesamten Baugruppe. Hinsichtlich der Ausführung besteht die Absicht, einen der Preisträger mit der künstlerischen Bearbeitung der Ausführungs-Entwürfe zu betrauen, die technische Ausführung jedoch dem Stadtbauamt zu übertragen. Bei dieser Aussicht, die Cassel bei seinen größeren Bauaufgaben der letzten Jahrzehnte stets wahr gemacht hat, kann eine Beteiligung an der anziehenden Aufgabe sehr empfohlen werden. —

Inhalt: Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien. — Das Konkurs-Vorrecht der Architekten. — Zweckmäßigkeit der Verwendung von Eisen-Beton oder Eisen für monumentale Hochbau-Konstruktionen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



AS NEUE WIENER
 KONZERTHAUS AN
 DER LOTHRINGER-
 STRASSE UND AM
 HEUMARKT. * AR-
 CHITEKTEN: BAU-
 MANN, FELLNER &
 HELMER, K.K. OBER-
 BAURÄTE IN WIEN.
 * ANSICHT DES *
 KLEINEN KON-
 ZERT-SAALES. *
 === DEUTSCHE ===
 ** BAUZEITUNG **
 XLVIII. JAHRG. 1914
 ***** NO. 9. *****



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVIII. JAHRGANG. NO 9. BERLIN, DEN 31. JANUAR 1914.

Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.

Architekten: Baumann, Fellner & Helmer, k. k. Oberbauräte in Wien.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 100 und 101.



In seinem Aufbau ist das Konzerthaus ein Putzbau und es ist seine formale Behandlung aus der Wiener Putztechnik abgeleitet. Im Äußeren wie im Inneren trägt es die Formen eines schlichten Empire mit Einschlägen der Empfindungsweise unserer Tage. Der figürliche Schmuck der Fassaden, der infolge der bescheidenen Baumittel stark eingeschränkt werden mußte, ist ein Werk des Bildhauers Hegenbarth in Wien. Für die gelegentliche Vervollständigung dieses Schmuckes wird auf Stiftungen gerechnet.

Im Inneren bilden naturgemäß die drei Säle die Mittelpunkte der Raumgestaltung. Der große Saal, den die Bildbeilage zu No. 8 darstellt und zu dem der Besucher über die Haupttreppe gelangt, deren Podest durch eine plastische Huldigung für Kaiser Franz Josef von Prof. Helmer ausgezeichnet ist, hat eine Fläche von 958 qm und eine Fassungskraft von 2030 Personen. Er enthält im Parterre 40 Cercle-, 724 Parterre- und 282 seitliche Estraden-Fauteuils, sowie 250 Stehplätze. In der Höhe des Balkons befinden sich eine Hof-, eine Direktions- und 2 Inkognito-Logen, 28 Normal-Logen zu beiden Seiten des Saales, sowie 224 Fauteuils. Die Galerie enthält weitere 2 Inkognito-Logen und 348 Sitze.

An der Stirnfront des Saales ist die Musiker-Nische angeordnet, die den ausübenden Künstlern einen festen Rahmen zu geben bestimmt ist. Die Podien für Musiker und Sänger steigen in amphitheatralischer Anordnung an und sind je nach Bedürfnis umzugestalten für Solisten-Konzerte, für Kammermusik-Abende, für Orchester-Konzerte und für große Sänger-massen; bis zu 120 Musiker und 800 Sänger können auf den Podien Raum finden. Gleichzeitig läßt sich ein vertieftes, unsichtbares Orchester bei aufsteigender Sänger-Tribüne erreichen und es kann endlich bei Bällen das Podium auch zu der in Wien beliebten Patronessen-Estrade umgewandelt werden.

Im Hintergrunde der ovalen Orchester-Nische ist hinter einem Gitterwerk die große Orgel mit 80 Re-

gistern aufgestellt; darüber ist in der Runde der Engelchor für 200 Knaben untergebracht. Auf dem Dachboden des Saales ist ein Orgelfernwerk von 36 Registern aufgestellt, das durch Schallöffnungen in der Saaldecke gehört werden kann. Die Orgeln werden von einem festen Orgeltisch im Grunde der Orchesternische und von einem beweglichen Spieltisch aus gespielt. Dieser, wie die bei den Konzerten nötigen Klaviere, werden durch Aufzüge vom Untergeschoß aus auf die gewünschte Höhe befördert. Bei Bällen, Kongressen oder Banketten werden die Stühle in die hierfür bestimmten Räume im Zwischen- und im Untergeschoß verbracht. Es entsteht dann eine Tanz- oder Tafelfläche von 572 qm (gegen 450 qm des Musikvereins-Saales und 480 qm des Sofien-Saales), von der aus eine Freitreppe zur Patronessen- oder Festtafel-Estrade führt.

Die Hauptfarben, die für die Ausschmückung dieses Saales gewählt wurden, sind Weiß, Rot und Gold. Die mit reichem Schmuck versehene Decke hat eine ovale Form und trägt 2 große und 24 kleinere Beleuchtungskörper mit Glasprismen. Sie ruht auf 16 grünen Marmorsäulen, zwischen welchen wieder Prismenlüster ein helles Licht ausstrahlen. Die Besucher der Logen können sich in lang gestreckten Räumen ergehen, die hinter den Säulen, aber noch im Saal liegen. An den Außenwänden dieser Couloirs sind unter der Decke 10 große Fenster angeordnet, die den Saal am Tage vollkommen erhellen.

Der mittlere Saal hat eine Fläche von 400 qm und faßt 893 Besucher. Er hat im Parterre 18 Cercle- und 462 Parterre-Fauteuils; hierzu treten 160 Stehplätze. Der Balkon hat 253 Sitze. Das Podium für Musiker und Sänger an der elliptischen Stirnseite des Saales kann auch hier den verschiedenen Bedürfnissen entsprechend eingerichtet werden. Es findet sich auch hier eine auf dem Dachboden aufgestellte Orgel mit 24 Registern, deren Töne durch Öffnungen in der Decke in den Saal dringen. Bei Orgel-Konzerten wird der Spieltisch mittels Aufzuges aus dem Stuhlraum auf das Podium gehoben. Nach Entfernung der Stühle dient dieser Saal bei Bällen als Speisesaal.

Die künstlerische Erscheinung dieses Saales

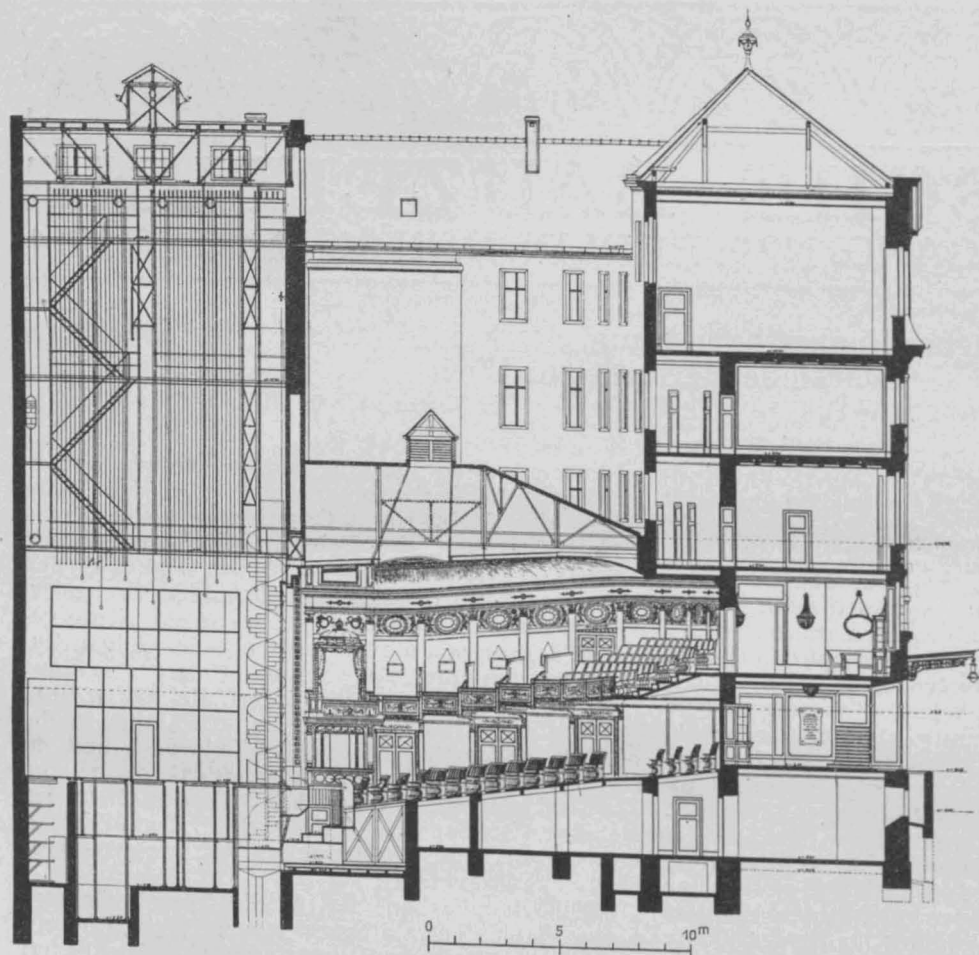
geht aus der Abbildung Seite 101 hervor. Die Stimmung ist eine schlichte und ernste; die vorwiegenden Farben sind Crème, Blau und Gold. Die Decke ist glatt und ruht auf Pilastern. An der ovalen Stirnfront ist der Orgelprospekt angeordnet; zwei große seitliche Fenster, mit Glasmalereien geschmückt, erhellen den Saal mit Tageslicht, während das künstliche Licht von einer rund um die Decke laufenden Kranzbeleuchtung sowie von seitlichen Pfeilerwandarmen gespendet wird.

Der kleine Saal ist für intime Musik - Aufführungen bestimmt und demzufolge in seinen Abmessungen auf bescheidenere Maße beschränkt. Er hat auch keine Galerie. Seine Fläche beträgt 276,5 qm; er läßt 414 Personen zu und zwar 10 auf Cercle - Sitze, 324 auf die Mittel- und Seitensitze im Parterre, sowie 80 stehende Personen. An der Stirnseite des Saales befindet sich ein kleines Musik-Podium mit anschlie-

bildet den Kopf der Baugruppe gegen die Lothringer- und die Liszt-Straße, sowie gegen den Heumarkt und bedeckt eine Fläche von 1965 qm. Das Gebäude ist eine staatliche Unterrichts - Anstalt für etwa 1000 Schüler und Schülerinnen zur Ausbildung in der Musik und der dramatischen Kunst. Es enthält daher im Kern seiner geschwungenen regelmässigen Anlage, die aus den Grundrissen S. 92 und 93 hervorgeht, ein Theater mit einer Fassungskraft von 521 Besuchern, das Parkett und einen Rang aufweist. Im Parkett befinden sich 355 Sitze, im Rang 114. Das Proszenium enthält im Parkett und Rang je 2 Logen, zu welchen noch 8 Ranglogen treten. Dem Theatersaal ist ein Vestibül mit beiderseitigen Garderoben vorgelagert. Zwei besondere Treppen führen zum Foyer im Obergeschoß und den anschließenden Garderoben. Die Bühne ist 10 m tief und 20 m breit, ist von den nötigen Nebenräumen, wie Seitenbühne, Magazine, Garderoben usw. begleitet und mit einer vollkommenen maschinellen Ausstattung versehen. Da die Bühne zugleich für darstellende und musikalische Kunst dient, so ist das Orchester mit der Möglichkeit ausgestattet, den Bedürfnissen der verschiedenen Spielarten angepaßt zu werden; es kann als erhöhtes kleines Mozart-Orchester, oder vertieft für etwa 30 Musiker eingerichtet, es kann aber auch als unter die Bühne versenktes Wagner-Orchester für 75 Musiker umgestaltet werden.

In der Stillfassung schließt sich die Akademie dem Konzerthaus, mit dem sie äußerlich eine architektonische Einheit bildet, an. Daher zeigt auch der Theaterraum die Formen eines schlichten Empire - Stiles, dessen Wirkung die Farben Weiß, Rot und Gold unterstützen. Die Decke ist rund, ihr Hauptschmuck ist ein Kristall - Lüster. Das Foyer erhielt zu der weißen Grundstimmung rote Wandbespannung; seine Möbel tragen den Charakter des Empirestils.

Um dieses Theater als Kern nun legen sich die übrigen Unterrichts- und Verwaltungsräume in Form einer breiten Zone, die aus Erdgeschoß und 5 Ober-Geschossen besteht. Zwei geräumige Treppen mit Aufzug vermitteln an den beiden Ecken den Verkehr unter und zu den Geschossen. In diesen sind an breiten Gängen angeordnet: 5 große Lehrsäle, 1 großer Probesaal, 80 größere und kleinere Lehrzimmer, die Verwaltungsräume für das Präsidium und die Direktion, Konversationszimmer für das Lehrpersonal, sowie die nötigen Toiletten und Garderoben. Für die Schüler der Akademie ist im Untergeschoß ein kleiner Speisesaal angeordnet, der vom Restaurant des Konzerthauses bedient wird und wo den Schülern gegen mäßigen Preis Speisen und Getränke verabreicht werden. Neben den Grundrissen in No. 8 zeigen die Schnitte in dieser Nummer, in wie bewundernswerter Weise auf dem beschränkten Gelände die Raum-Ausnutzung stattgefunden hat. Das war möglich dank der reichen Erfahrung der leitenden Architekten.



Schnitt durch das Theater der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst.

ßendem Bühnenraum für kleine Theater-Aufführungen. Drei große Straßenfenster an der einen Längswand sorgen für die Tagesbeleuchtung. Der Saal hat eine kassettierte, leicht gewölbte Decke, während die Wände eine Pilastergliederung zeigen. Die Farbstimmung dieses Saales ist Weiß, Gelb und Gold. Wandgemälde werden aus späteren Stiftungen erwartet. Der Saal wird künstlich durch diffuse Gesims-Beleuchtung erhellt, die durch Kerzenlaternen an den Wänden unterstützt wird (siehe Bildbeilage).

Bemerkenswert sind die Vorkehrungen in den an Straßen liegenden Sälen gegen den Einfluß des Straßenlärms auf die musikalischen Darbietungen. Zur Abwehr der Geräusche sind die Fenster mit doppelten Spiegelglas-Flügeln, mit dicken, dicht schließenden Holzrouleaux, sowie mit schweren, gefütterten, vollkommen dicht schließbaren Vorhängen ausgestattet und gesichert. —

Die vom Konzerthaus vollkommen getrennte und mit eigenem innerem Organismus ausgestattete k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst

um dieses Theater als Kern nun legen sich die übrigen Unterrichts- und Verwaltungsräume in Form einer breiten Zone, die aus Erdgeschoß und 5 Ober-

Geschossen besteht. Zwei geräumige Treppen mit Aufzug vermitteln an den beiden Ecken den Verkehr unter und zu den Geschossen. In diesen sind an breiten Gängen angeordnet: 5 große Lehrsäle, 1 großer Probesaal, 80 größere und kleinere Lehrzimmer, die Verwaltungsräume für das Präsidium und die Direktion, Konversationszimmer für das Lehrpersonal, sowie die nötigen Toiletten und Garderoben. Für die Schüler der Akademie ist im Untergeschoß ein kleiner Speisesaal angeordnet, der vom Restaurant des Konzerthauses bedient wird und wo den Schülern gegen mäßigen Preis Speisen und Getränke verabreicht werden. Neben den Grundrissen in No. 8 zeigen die Schnitte in dieser Nummer, in wie bewundernswerter Weise auf dem beschränkten Gelände die Raum-Ausnutzung stattgefunden hat. Das war möglich dank der reichen Erfahrung der leitenden Architekten. —

Im scharfen Gegensatz zu dem Standpunkt der bisher erwähnten Fachgruppen steht nun der „Berliner Architekten-Verein“, der bereits im Jahre 1909 eine Eingabe an den Bundesrat gerichtet hat, in welcher der vom „Innungsverband Deutscher Baugewerksmeister“ und dem „Deutschen Techniker-Verband“ erhobene Anspruch auf den Baumeistertitel als ein unberechtigter Eingriff in das Titelwesen der akademischen Techniker bezeichnet wird, denen erst durch die z. Zt. mögliche höchste allgemeine, wissenschaftliche und praktische Ausbildung der Baumeistertitel verliehen werden kann. Nur der Baufachmann, dessen praktische Betätigung sich aufbaut auf einer abgeschlossenen allgemeinen Bildung und auf einem abgeschlossenen akademischen Studium, sei als Meister in seinem Fach zu betrachten. Das entspreche auch historisch dem Wesen der Baumeister der alten großen Bau-Epochen vor dem Bestehen von Bau-Akademien und technischen Hochschulen, als diese Baumeister in ihrer Tätigkeit zugleich die Träger der gesamten bautechnischen Wissenschaft ihrer Zeit waren. Die Eingabe schloß mit dem Antrag, den „Baumeister“-Titel den Baufachleuten mit voller akademischer Ausbildung vorzubehalten, denjenigen mit mittlerer Fachbildung dagegen den Titel „Baugewerksmeister“ zuzusprechen.

Noch schärfer kommt diese Anschauung zum Ausdruck in dem Standpunkt der „Regierungs-Baumeister-Gruppe“ im „Arch.-Verein Berlin“, der dahin geht, daß verlangt werden müsse, daß der Titel „Baumeister“ ausschließlich denen vorbehalten wird, die vollwertige akademische Bildung besitzen und die große Staatsprüfung abgelegt haben. Wieder Redner dieser Gruppe in der Sitzung des „Arch.-Vereins“ am 15. Dezbr. v. J. ausgeführt hat, müßten an die Träger des Baumeister-Titels die höchsten Anforderungen gestellt werden. Das liege bei dem hohen Ansehen und der Bedeutung des Baumeister-Titels im Interesse der Allgemeinheit; dem Ansehen des ganzen Baufaches werde es zugute kommen, wenn die höheren Techniker sich aus einer vollkommen homogenen Schicht, dem deutschen Baumeisterstande zusammen setzten. Das Ziel sei aber nur zu erreichen durch gründliche Allgemeinbildung, wie sie das Abiturienten-Examen gewähre, abgeschlossene Hochschulbildung, mindestens dreijährige staatlich geregelte und überwachte Ausbildungszeit und darauf folgende Abschlußprüfung vor einem staatlichen Ober-Prüfungs-Amt. Je nach dem gewählten Sonderfache solle die Ausbildung und Prüfung vorwiegend im Staats-, Kommunal- oder Zivil-Bauwesen erfolgen, die Ober-Prüfungsämter sollten sich daher nicht nur aus Staats- und Kommunal-Baubeamten, sondern auch aus hervorragenden Vertretern der Privat-Industrie und des Zivil-Bauwesens zusammen setzen. Je nach der Wahl des Staats- oder Kommunal-Dienstes sollten die geprüften Baumeister dann die Amts-Bezeichnungen: Regierungs-Baumeister, Landes-, Stadt-Baumeister, Kreis-Baumeister, Gemeinde-Baumeister usw. erhalten und die Beamten der Privat-Industrie und die selbständigen Bauberater den Titel „Baumeister“ schlechweg. Dann werde das bauende Publikum künftig wissen, wem es vertrauensvoll die Baupläne in die Hand geben könne, der Talmi-Baumeister werde verschwinden und der Allgemeinheit ein großer Dienst geleistet werden. Eine Ausnahme für die freien Architekten unter Berufung auf das Künstlertum könne nicht gemacht werden.

Härten, die sich aus einer solchen Regelung ergeben, könnte etwa dadurch begegnet werden, daß Denjenigen, die nach den gegenwärtig bestehenden Vorschriften der einzelnen Bundesstaaten zur Führung des Titels Baumeister berechtigt sind, die Weiterführung innerhalb ihres Bundesstaates bis zum Lebens-Ende zugestanden werden könne.

Sollte eine solche Regelung aber nicht durchzusetzen sein, sollte durch weitgehende Ausnahmen die Homogenität der höheren Techniker doch gestört werden, so sei für alle Diejenigen, die die große Staatsprüfung im Baufach abgelegt haben, der „Bauassessor“-Titel einzuführen, der „Bauanwalt“ werde dann wohl die notwendige Folgerung für die als selbständige Bauberater in der Praxis stehenden Fachgenossen sein.

Diesen Ausführungen hat sich der „Berliner Architekten-Verein“ in der Sitzung vom 15. Dezember v. Js. grundsätzlich angeschlossen. Eine entsprechende Eingabe an den Bundesrat usw. ist am 12. Januar d. J. abgegeben. Sie deckt sich in ihren Forderungen mit dem hier Ausgeführten. Selbstverständlich ist die Frage der Umwandlung des „Regierungs-Baumeisters“ in den „Bau-Assessor“, die eine rein preussische Angelegenheit ist,

nicht in der Eingabe an den Bundesrat, sondern in einer besonderen Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten behandelt. In der Eingabe an den Bundesrat wird noch hervorgehoben, daß die Schaffung eines staatlich anerkannten, mit ganz bestimmten Befugnissen ausgestatteten, in sich fest gefügten Standes gerade zur Beseitigung der jetzigen Mißstände im Zivilbauwesen eine unbedingte Notwendigkeit sei. Die zukünftigen Berater des bauenden Publikums müßten dem Staat dann aber auch die volle Gewähr bieten, daß sie allen an sie zu stellenden Anforderungen durch eine fürsorglich geleitete Ausbildung gewachsen sind. Deshalb müsse besonderer Wert gelegt werden auf den Nachweis der praktischen Ausbildung nach der Diplom-Prüfung durch eine Baumeister-Prüfung.

Der „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ schließlich hat die Frage zwar durch einen Ausschuß vorberaten lassen und auf der Abgeordneten-Versammlung in Bromberg in vorigem Jahr über Vorschläge dieses Ausschusses verhandelt, zu einer endgültigen Beschlußfassung ist es dort aber noch nicht gekommen und jedenfalls ist der Verband bisher noch nicht mit einer Kundgebung an die Öffentlichkeit oder mit einer bestimmt gefaßten Eingabe an den Bundesrat herantreten. Die Vorschläge des Ausschusses bildeten eine Art Kompromiß, um den Bedürfnissen der Privat-Architekten entgegen zu kommen. Sie sind dahin zusammen zu fassen, daß, abgesehen von Personen, welche die große Staatsprüfung im Baufach abgelegt haben, die Führung des Titels Baumeister nur zustehen soll: Architekten und Ingenieuren, die das Diplom-Examen an einer technischen Hochschule bestanden und vor einer besonderen Kommission den Nachweis einer mehrjährigen erfolgreichen Praxis erbracht haben; und ferner Architekten und Ingenieuren, die ohne Rücksicht auf den Gang ihrer fachlichen Ausbildung vor der genannten Kommission ihre wissenschaftliche, künstlerische und praktische Befähigung in einer besonderen Prüfung nachgewiesen haben. Voraussetzung der Zulassung zu dieser Prüfung soll der Besitz des Reifezeugnisses einer neunklassigen Lehranstalt sein, das nur durch den Nachweis hervorragender künstlerischer Befähigung (und doch wohl auch hervorragender fachwissenschaftlicher Befähigung. Die Red.) ersetzt werden kann. Die Organisation der Prüfung soll im Sinne der Selbstverwaltung erfolgen, d. h. es sollen in der Prüfungs-Kommission die „von den führenden Fachvereinen und -Verbänden vorgeschlagenen Baumeister und Künstler aus der Privatpraxis die Mehrheit bilden“. Um Härten zu vermeiden, soll durch Uebergangs-Bestimmungen in weitherziger Weise zugunsten der jetzt tätigen freien Architektenschaft vorgesorgt werden.

Zum Beschluß sind diese Vorschläge, wie schon bemerkt, noch nicht erhoben worden. Da sie aber in Bromberg eher als zu weitgehend bezeichnet wurden, so ist eine Beschlußfassung nach der Richtung, noch weitere Erleichterungen zu gewähren, wohl kaum zu erwarten.

Aus der vorstehenden Zusammenstellung der Äußerungen aus den Hauptgruppen des Baufaches zur Baumeisterfrage geht die schon anfangs von uns festgestellte tiefgehende Meinungs-Verschiedenheit deutlich hervor. Der Bundesrat sieht sich bei der Lösung der Frage daher vor eine sehr schwierige Entscheidung gestellt, die, wie sie auch ausfallen möge, die eine oder andere Gruppe unbefriedigt lassen muß. Dem Vernehmen nach soll die demnächst zu erwartende Entscheidung etwa auf dem Boden der in Bromberg vom „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ gemachten Vorschläge stehen.

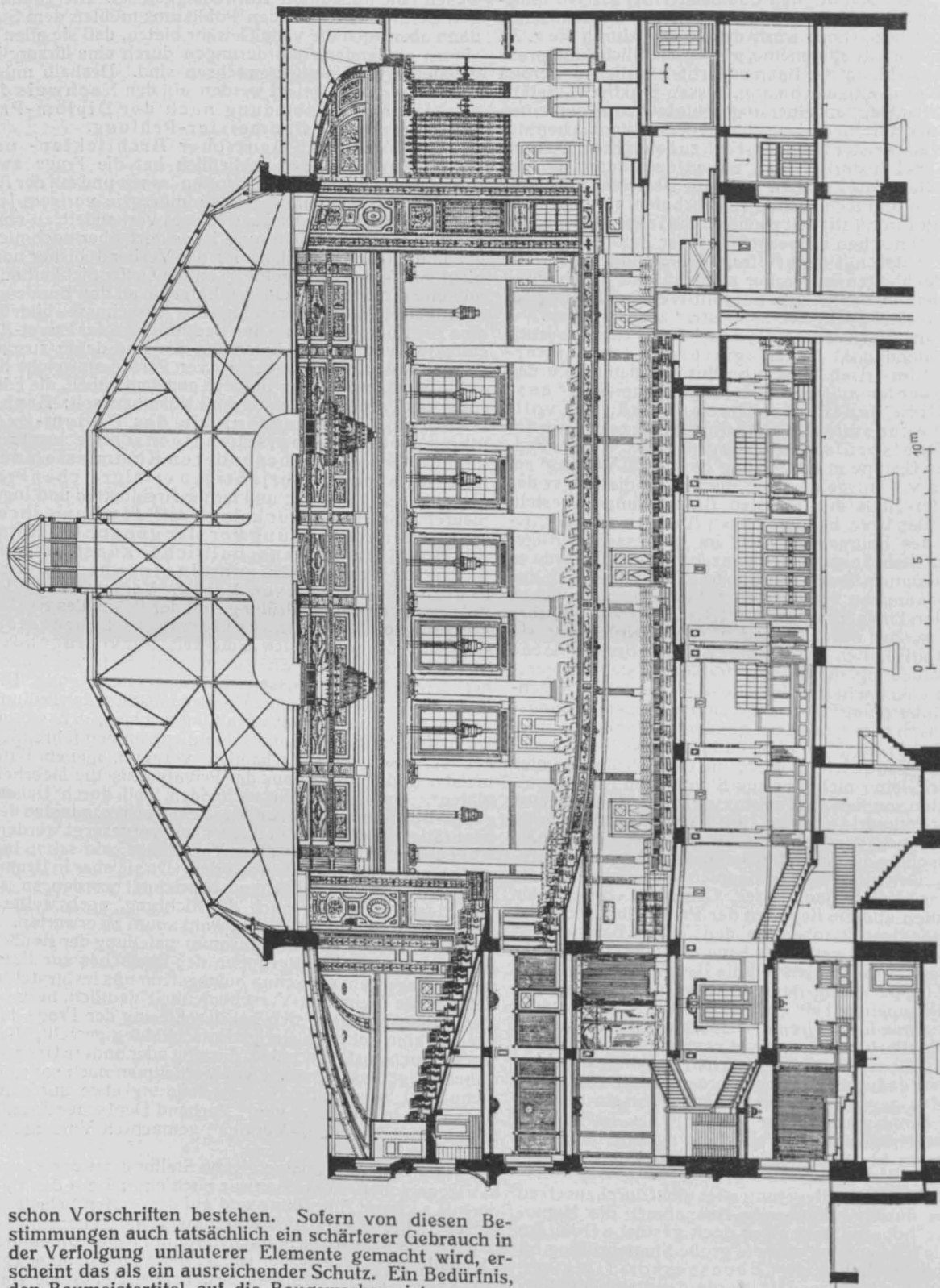
Wenn wir nun unsere eigene Stellung zu der Frage klarlegen sollen, so müssen wir noch einmal auf das Bedürfnis zu ihrer Aufrollung und auf den ersten Schritt in dieser Richtung kurz zurück kommen. Sie ist hervor gegangen aus dem wirtschaftlichen Kampf gegen unlautere Elemente im Baugewerbe, sie ist auch zuerst angeregt von Vertretern des Baugewerbes. Erst später ist sie von den akademisch gebildeten Baubeamten zu einer Standes- und Ausbildungsfrage mit tiefgreifendem Einfluß auf die weitere Entwicklung unseres deutschen Bauwesens erhoben worden. Der große Kreis der Privat-Architekten hat, soweit nicht seine Mitwirkung in den Anregungen des „Verbandes“ zum Ausdruck kommt, öffentlich unseres Wissens keine ausgesprochene Stellung zu dieser Frage genommen. Sein Interesse geht, wie es scheint, vor allem nach der Richtung einer schärferen Abgrenzung des Architektenstandes und eines Schutzes der Bezeichnung „Archi-

tekt“, neben der in Süddeutschland die Standesbezeichnung „Baumeister“ nicht entfernt die Rolle spielt, wie in Norddeutschland.

Dem Baugewerbe und seinen Vertretern ist durch die jetzt bestehende Fassung des § 133 der Gewerbe-Ordnung geholfen, die den Meistertitel in den einzelnen Handwerkszweigen schützt, die Führung der allgemeinen Bezeichnung „Baugewerksmeister“ und der Bezeichnung „Baumeister“ verbietet, soweit für deren Führung nicht

Es fehlt den Absolventen der Baugewerkschulen allerdings an einer angemessenen Standesbezeichnung. Wir würden für den Vorschlag des Verbandes und des Architekten-Vereins eintreten, ihnen nach mehrjähriger erfolgreicher Tätigkeit in der Praxis, über die natürlich in einer bestimmten Form der Nachweis zu führen wäre, die Bezeichnung „Baugewerksmeister“ zuzugestehen.

Was würde außerdem für die Baugewerksmeister und Mittelschultechniker gewonnen sein, wenn man ihnen jetzt



Längsschnitt durch den großen Konzertsaal.
Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.
Architekten: Baumann, Fellner & Helmer, k. k. Oberbauräte in Wien.

schon Vorschriften bestehen. Sofern von diesen Bestimmungen auch tatsächlich ein schärferer Gebrauch in der Verfolgung unlauterer Elemente gemacht wird, erscheint das als ein ausreichender Schutz. Ein Bedürfnis, den Baumeistertitel auf die Baugewerksmeister auszuweiten, scheint uns nicht vorhanden zu sein. Wir können es auch nicht als eine Kränkung und Herabsetzung ihres Standes erachten, wenn ihnen diese Bezeichnung vorenthalten wird.

Das Gleiche gilt unseres Erachtens von den Mittelschul-Technikern. Auf den Baugewerkschulen sollen doch in erster Linie Männer der Praxis, nicht mit dem vollen wissenschaftlichen und künstlerischen Rüstzeug ausgestattete Ingenieure oder Baukünstler erzogen werden.

die Bezeichnung Baumeister freigeben würde? Die Unterschiede, die in den nach dem Bildungsgang unterschiedenen Gruppen des Bauaches jetzt gemacht werden, würden auch dann bestehen bleiben, soweit sie nicht durch die besondere Tüchtigkeit des Einzelnen ausgeglichen werden!

Dann bleibt aber, wenn ein besonderes Verlangen nach dem „Baumeister“ in den Kreisen der Privatarchitekten und -Ingenieure nicht besteht, der Kreis der staatlichen und

der kommunalen Baubeamten für diesen übrig. Dann erscheint aber der Vorschlag der Diplom-Ingenieure gerechtfertigt, überhaupt keine neuen Bestimmungen über den Baumeister zur Gewerbe-Ordnung, in die diese Frage jetzt gar nicht mehr gehören würde, zu erlassen. Die

sächsischen Sonder-Bestimmungen müßten allerdings unter Schonung wohlverworbener Rechte aufgehoben werden, der „Baumeister“ würde künftig zur Amtsbezeichnung, ein Zustand, mit dem auch die Baubeamten durchaus zufrieden sein könnten. Freilich werden dann



Ansicht des mittleren Konzertsaaes.



Ansicht der Eingangshalle mit Garderoben unter dem großen Konzertsaal.

Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.
Architekten: Baumann, Fellner & Helmer, k. k. Oberbauräte in Wien.

nach wie vor in den Kommunal-Verwaltungen Baubeamte sehr verschiedener Vorbildung die Amtsbezeichnung „Baumeister“ führen. Wir sind nicht der Ansicht, daß daraus dem Ansehen unseres Faches oder auch nur der kommunalen Baubeamten Schaden erwachsen sei, während wir andererseits die zwangsweise Durchführung einer gleichartigen Vorbildung nach dem staatlichen Muster auch für die kleineren Gemeinden als einen Mißgriff betrachten müßten. Es würden ferner nach wie vor alle Diejenigen den Titel „Baumeister“ mit der Bezeichnung a. D. weiterführen, die aus dem öffentlichen Baudienst ausgeschieden sind, ein Zustand, der aber auch in allen anderen Berufen besteht, und man wird Denjenigen auch kaum den Baumeister verwehren können, die den Weg über die 2. Staatsprüfung wählen, ohne in den Staatsdienst aufgenommen zu werden. Wir halten das aber für ein Uebergangsstadium.

Keinesfalls können wir der Forderung beitreten, die der „Berliner Architekten-Verein“ in der Notwendigkeit der Bildung eines homogenen Baumeister-Standes aufstellt, der sowohl die höheren Staats- und Kommunal-Baubeamten wie die im privaten Leben als „Bauanwalt“ selbständig oder in der Industrie in leitender Stellung tätigen Baufachleute umfassen soll, von denen gleiche volle akademische Vorbildung, Ausbildung unter staatlicher Aufsicht und Ablegung einer großen Staatsprüfung nach dieser Ausbildungszeit verlangt werden sollen. Wir können in dem Zwang zu einem solchen völlig gleichlaufenden Bildungsgang (denn zu einem Zwang mindestens moralischer Art würden sich diese Bestimmungen auswachsen) keinen Segen für die gedeihliche freie Weiterentwicklung unseres Faches erblicken, dessen Wege und Bedürfnisse im praktischen Leben doch

so weit auseinander gehen, dessen Aufgaben ein so vielseitiges Gebiet umspannen, wie in keinem anderen Beruf, daß man dafür nicht so einfache, allgemein gültige Formeln aufstellen kann. Selbstverständlich kann für den, der sich an die höchsten Aufgaben seines Faches heranwagen will, im Allgemeinen im akademischen Studium die vollwertige Vorbildung gefunden werden. Nur hervorragende Persönlichkeiten werden auch auf anderem Wege zum Ziele gelangen. Auch ein Ausreifen in der Praxis, ehe man sich an die größte Aufgabe ungestraft wagen darf, ist eine Notwendigkeit, nicht aber eine Staatsprüfung oder eine solche nach staatlichem Muster. Unsere Industrie würde davon, nach unserer Meinung, keinen Nutzen ziehen, die Baukunst aber Schaden erleiden.

Etwas weniger eng begrenzt der Vorschlag des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ den Weg zum Baumeister, soweit hervorragend tüchtige Kräfte in Betracht kommen, die aber auch so ihren eigenen Weg gehen würden. Er schränkt auch die staatliche Kontrolle in höherem Maße ein und setzt an ihre Stelle die Selbstkontrolle der Fachgenossen. Er will den Vertretern des privaten Bauwesens offenbar entgegen kommen. Er erscheint uns als der annehmbarste Vorschlag zur Regelung der Baumeisterfrage, sobald man außer dem beamteten Baumeister durchaus noch einen privaten Baumeisterstand schaffen will.

Eine Organisation, wie sie den Bedürfnissen und Wünschen der Privatarchitekten entspricht, die sich freilich bei weitgehender Zersplitterung über ihre Ziele selbst noch nicht einig sind, wird durch keine Lösung der Baumeisterfrage geschaffen. Die Frage der Organisation der Privatarchitekten aber scheint uns zurzeit zu einer Lösung noch nicht reif. —

Rechtsfragen.

Bauland-Entschädigung für enteignetes Straßenland.
Nach § 8 des Preussischen Enteignungsgesetzes ist für die Enteignung eines Grundstückes dessen voller Wert zu ersetzen. Für die Wertberechnung ist es natürlich von großer Bedeutung, ob die enteignete Grundfläche als Bauland anzusehen ist. Es kommt hier auf die Umstände des einzelnen Falles an. Wird bei der Festsetzung einer Baufluchtlinie ein Teil eines Grundstückes zu Straßenzwecken abgeschnitten, aber erst später enteignet, so hat die enteignete Parzelle nicht dadurch ihre Bauplatz-Eigenschaft verloren, daß nach Festsetzung des Fluchtlinien-Planes der Grundstücks-Eigentümer das Hinterland, ohne welches eine Bebauung der abgeschnittenen kleinen Parzelle nicht möglich ist, verkauft hat. Wenn das ganze Grundstück bereits vor der Fluchtlinien-Festsetzung Bauplatz-Eigenschaft hatte, so ist auch das zu Straßenzwecken enteignete kleine Trennstück als Bauland zu bewerten und die Enteignungs-Entschädigung demgemäß zu bemessen. In diesem Sinne hat das Reichsgericht jetzt den folgenden Rechtsstreit entschieden: Die Stadtgemeinde Duisburg hat im Jahre 1877 eine neue Fluchtlinie für die Mülheimer-Straße festgesetzt. Durch diese Fluchtlinie wurde dem Grundstück des Eigentümers L., dem auch das anschließende Hinterland gehörte, ein kleines Stück abgeschnitten. L. verkaufte das ganze Grundstück 1891 an einen gewissen H. Im Jahre 1892 hat die Stadt Duisburg den Fluchtlinien-Plan vom Jahre 1877 zur Ausführung gebracht; es wurde ein Promenadenweg angelegt und hierzu das abgeschnittene Stück mit verwendet, ohne daß H. hiergegen Widerspruch erhoben hätte. Obwohl seit dieser Zeit schon die Parzelle vom öffentlichen Verkehr benutzt worden ist, blieben die Erben des inzwischen verstorbenen H. im Grundbuch als Eigentümer der Parzelle eingetragen. Erst i. J. 1910 wurde das kleine Trennstück auf Antrag der Stadtgemeinde Duisburg enteignet; der Bezirks-Ausschuß setzte hierfür eine Enteignungs-Entschädigung von nur 136 M. fest. Der Kaufmann S. in Duisburg, dem die H.'schen Erben ihre Rechte aus dieser Enteignung abgetreten haben, erhob darauf gegen die Stadtgemeinde Duisburg Klage auf Zahlung einer Entschädigung von mindestens 5000 M., indem er geltend machte, das abgetrennte Stück müsse als Bauland bewertet werden. Vom Landgericht Duisburg wurde die Klage abgewiesen; es nahm an, daß zwar die Bauplatz-Eigenschaft der Parzelle ursprünglich gegeben gewesen sei, weil die Parzelle in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinterland gestanden hat, daß aber die Parzelle die Bauland-Eigenschaft dadurch verloren habe, daß H. das Hinterland verkauft hat; deshalb sei der Idealwert der Parzelle zu ermitteln und dieser auf 136 M. zu bewerten. Das Ober-Landesgericht Düsseldorf war anderer Ansicht: es hat die Stadt Duisburg verurteilt, dem Kläger außer den 136 M. weitere 4624 M. zu zahlen.

In seiner Urteilsbegründung führt das Oberlandesgericht aus: Daraus, daß Jemand sein Grundstück dem öffentlichen Verkehr überläßt (wie hier geschehen), folgt noch nicht, daß er im Falle der Enteignung auf die Entschädigung verzichten will. Auch die Aufhebung des wirtschaftlichen Zusammenhanges, in welchem die enteignete Parzelle bis zum Verkauf des Hinterlandes mit diesem gestanden hat, steht der Klage nicht entgegen. Diese Aufhebung hat ihren Grund zweifellos in dem Bauverbot, welches infolge der Fluchtlinie von 1877 auf dem Grundstück ruht. Wäre diese Fluchtlinien-Festsetzung nicht erfolgt, so würde die enteignete Parzelle ihren Wert als Bauland behalten haben. Denn es ist ohne weiteres mit Sicherheit anzunehmen, daß die Parzelle mit dem angrenzenden Hinterland in ein und derselben Hand geblieben sein würde; das Hinterland würde nicht veräußert worden sein ohne die enteignete Parzelle. Diese nimmt deshalb an der Wertsteigerung teil. Sie hat die Eigenschaft als Bauland besessen und diese Eigenschaft erst durch die Fluchtlinien-Festsetzung verloren. Ohne Erfolg versuchte es die Stadt Duisburg mit dem Rechtsmittel der Revision: das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichtes bestätigt und die Revision zurückgewiesen. (Aktenzeichen: VII. 400 13. — Urteil vom 9. Januar 1914.). — K. M. in L.

Tote.

Oberbaurat Otto Tafel †. Am 26. Jan. d. Js. starb nach kurzer Krankheit in Stuttgart im Alter von 75 Jahren der kgl. Oberbaurat und frühere Professor für Hochbau an der Baugewerkschule in Stuttgart Otto Tafel. Der Verstorbene war am 29. Mai 1838 in Oehringen geboren, machte seine ersten Studien an der Lateinschule daselbst sowie an der Realanstalt in Stuttgart und trat darauf zum Fachstudium in die Polytechnische Schule ein, an der er sich an Christian Leins anschloß. In den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts unternahm Tafel ausgedehnte Studienreisen vor allem in Griechenland und Spanien und fand im Ausland Beschäftigung, so bei Bahnbauten in Steiermark und Ungarn, auf einem Baubüro in Paris, in Rom durch die Errichtung der Villa Spithöver usw. Am Schluß dieses Jahrzehntes, 1869, wurde er auf Veranlassung Egle's zum Professor an der Baugewerkschule in Stuttgart ernannt, an der er bis 1908 lehrte. Der Lehrberuf ließ ihm Zeit zu künstlerischen Ausführungen, zu denen Wohnhäuser für fremde Auftraggeber und für sich selbst in Stuttgart, das Olga-Krankenhaus daselbst, Krankenhäuser in Böblingen und Crailsheim, Fabrik-Anlagen in Unterboihingen und Hechingen usw. gehörten. In weiteren Kreisen ist bekannt geworden sein Umbau des ehemaligen Dominikaner-Klosters in Konstanz zum heutigen Insel-Hotel. Diese Ausführung hatte eine weitere in der dortigen Gegend im Gefolge: den Umbau des Schlosses Castel bei Konstanz, bei dem dem Verstorbenen reiche Mittel zur Verfügung standen. —

Vermischtes.

Die Königlich preußische Denkmünze für verdienstvolle Leistungen im Bau- und Verkehrswesen ist verliehen worden, in Anerkennung hervorragender Leistungen auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig, und zwar: a) in Silber: dem Baudir. Prof. Dr.-Ing. h. c. v. Bach in Stuttgart, dem Deutschen Betonverein (E. V.) in Oberkassel (Siegburg), dem Geh. Hofrat Prof. M. Förster, Rektor der Techn. Hochschule in Dresden, dem Stahlwerks-Verband, A.-G. in Düsseldorf, dem Verein Deutscher Brücken- und Eisenbaufabriken in Berlin, dem sächs. Ob.-Brt. Falian in Leipzig und dem sächs. Kommerz.-Rt. Waselewsky in Leipzig; b) in Bronze: der Firma Adolf Bleichert & Co. in Leipzig, der Firma Christoph & Unmack in Niesky, O.-L., der Deutschen Maschinen-A.-G. in Duisburg, der Firma Grünzweig & Hartmann in Ludwigshafen a. Rh., dem Dir. Dr.-Ing. h. c. Hambloch in Andernach, der Mansfeld'schen Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft in Eisleben, dem Verband der Deutschen Linoleum-Fabriken in Köln, dem Verband Deutscher Granitwerke (E. V.) in Karlsruhe i. B., dem Verein Deutscher Spiegelglas-Fabriken, G. m. b. H. in Köln, der Firma Karl Zeiß in Jena und dem Reg.-Bmstr. a. D. Ewerbeck in Berlin. —

Zur Angelegenheit des neuen königlichen Opernhauses in Berlin hat die „Vereinigung Berliner Architekten“ unter dem 27. Januar 1914 folgende Eingabe an die Budgetkommission des Hauses der Abgeordneten zu Berlin gerichtet:

„In seiner 131. Sitzung vom 13. Februar 1913 ist das hohe Haus der Abgeordneten einem Antrag der Budget-Kommission gefolgt, welcher dahin lautet, das hohe Haus möge der königlichen Regierung empfehlen, bei der Aufstellung eines Bauentwurfes für das neue königliche Opernhaus einen freien Künstler zur Mitarbeit heranzuziehen. Die Wahl dieses freien Künstlers ist in der Person des Stadtbaurates von Berlin, Herrn Geheimen Baurat Dr. Ludwig Hoffmann erfolgt. Der von ihm aufgestellte Entwurf ist durch die Berliner Tagespresse beschrieben und zum Teil auch abgebildet worden. Dabei hat diese Presse an dem Entwurf eine Kritik geübt, die nach Lage der Dinge nur das Urteil einer Seite sein kann. Namentlich fehlt bis zur Stunde ein Urteil der zuständigen sachverständigen Kreise. Die Errichtung eines neuen königlichen Opernhauses in Berlin ist jedoch eine Bauaufgabe von so epochaler Bedeutung für das gesamte deutsche Kunstleben der Gegenwart, daß die Ansicht wohl auf Billigung rechnen dürfte, daß die Kunstkreise und insbesondere die am nächsten beteiligten Kreise der deutschen Architekten bei der Beurteilung des Entwurfes nicht ausgeschlossen werden dürfen.

Die unterzeichnete „Vereinigung Berliner Architekten“ als die berufene Vertreterin der in Groß-Berlin vereinigten freien Baukünstler richtet daher an die Budget-Kommission des hohen Hauses der Abgeordneten die ehrerbietige Bitte, dahin wirken zu wollen, daß der Entwurf vor der Erledigung der Angelegenheit im Abgeordnetenhaus durch öffentliche Ausstellung der Allgemeinheit zugänglich gemacht wird, damit die zuständigen Kunstkreise Gelegenheit finden, sich ein selbständiges Urteil darüber zu bilden.

Gleichzeitig spricht die unterzeichnete „Vereinigung Berliner Architekten“ die Bitte aus, die Budget-Kommission wolle dahin wirken, daß der Entwurf der Königlich preußischen Akademie des Bauwesens zur Beurteilung überwiesen werde, deren Beratungen und Beurteilungen über denselben Gegenstand die Budget-Kommission bereits mit ihrem Antrage vom 13. Februar 1913 gefolgt ist und die nach ihrer Stiftung dazu berufen ist, große öffentliche Bauaufgaben zu begutachten.“ —

Gartenstadt-Ausstellung in Braunschweig. Unter der fördernden Anregung des Herzog-Regenten Johann Albrecht zu Mecklenburg hat der Plan, in der Umgebung Braunschweigs eine Gartenstadt zu schaffen, greifbare Gestalt angenommen. In dem landschaftlich so reizvollen und wechselreichen Gelände um das alte Klostergut Ridagshausen mit seinen Teichen und Waldungen soll eine Gartenstadt entstehen, in der die Bewohner nach Bedarf und Neigung in kleinen oder größeren Eigenhäusern ein Heim finden, ohne die mannigfachen Annehmlichkeiten der nahen Großstadt entbehren zu müssen. Um diesem Gedanken neue Anhänger zuzuführen, wird in Braunschweig Ende März bis Ende April eine Ausstellung veranstaltet werden, die sich zur Aufgabe gestellt hat, der Bevölkerung von Stadt und Land Braunschweig zu zeigen, was bisher an anderen Orten auf diesem Gebiete geleistet worden ist. Durch Modelle von bestehenden Gartenstädten und plastischen Nachbildungen der in ihnen eingebetteten

Einzelhäuser, durch Pläne, durch Zeichnungen und Skizzen sollen die Vorzüge solcher Siedelungen anschaulich vor Augen geführt werden. Gleichzeitig sollen Vorträge, auf die wirtschaftliche und soziale Bedeutung, auf den ethischen und ästhetischen Wert und auf die gesundheitlichen Vorzüge solcher Gartenstadt-Anlagen in der Nähe der Großstadt hinweisen. Für die Ausstellung, die die tatkräftige Unterstützung der staatlichen und kommunalen Behörden gefunden, hat sich ein großer Anschuß mit dem Ziel gebildet, in der Braunschweiger Gartenstadt-Ausstellung den Besuchern einen reichhaltigen und in sich abgeschlossenen Ueberblick zu bieten über das, was die Gartenstadtbewegung geleistet hat und in Braunschweig erreichen will. —

Techniker als Bürgermeister. Aus Heidelberg erhielten wir noch die folgenden Ausführungen, die wir im Anschluß an unsere entspr. Mitteilungen S. 95 und Jahrg. 1913, S. 978 wiedergeben: Der hiesige Stadtrat hat die durch die Wahl des bisherigen I. Bürgermeisters Prof. Dr. Walz zum Nachfolger des verstorbenen Oberbürgermeisters Dr. Wilckens frei gewordene I. Bürgermeisterstelle für Bewerber aus den Kreisen der Juristen, Techniker oder National-Oekonomen ausgeschrieben. Es ist alle Aussicht vorhanden, daß ein Techniker bevorzugt wird, wenn genügend geeignete Bewerber aus Technikerkreisen auftreten. Ich möchte kurz einige der wichtigeren Aufgaben städtebaulicher und technischer Natur, die in Heidelberg in nächster Zukunft zu lösen sein werden, erwähnen.

Zunächst ist die Frage der Bebauung des durch die Verlegung des Hauptbahnhofes und der Odenwald-Bahnlinie frei werdenden Geländes brennend. Im Zusammenhang damit stehen der Neubau des Stadttheaters und der dritten Neckarbrücke. Weiter sind zu nennen: Der Rathausbau, Schulhausbauten, die Anlage eines neuen Zentralfriedhofes, der Bau einer Bahn auf den Heiligenberg, Bebauungspläne für die Erschließung der Villen- und Landhausgebiete im Neckarthal, Siebenmühlenthal und an den Berghängen nach dem Rheintal, Sanierungen in der Altstadt, Neubau eines Gaswerkes, Bau einer neuen Wasserversorgung, Schwemmkanalisation mit Klär-Anlage usw. Bei Ausführung der geplanten Neckar-Kanalisation werden wichtige Interessen Heidelbergs zu wahren sein. Auf dem Gebiete der Baupolizei, des Heimatschutzes und der Denkmalpflege liegt in Heidelberg ein reiches Feld erspriesslicher Tätigkeit und eine weite Perspektive eröffnet sich dem Techniker und Städtebauer, wenn die im Gang befindlichen Thermalwasser-Bohrungen von Erfolg gekrönt sein sollten.

Weite Kreise Heidelbergs sind der Ueberzeugung, daß derartig bedeutsame Aufgaben in befriedigender Weise nur von einem Techniker gelöst werden können und haben es durchgesetzt, daß die Ausschreibung auch für Techniker erfolgte. Wenn auch noch mancherlei begreifliche Widerstände zu überwinden sein werden, so ist doch zu erwarten, daß in Heidelberg der Techniker den Sieg davon tragen wird. Voraussetzung ist aber, daß Bewerber auftreten, deren Persönlichkeit, Ausbildung und bisherige Leistungen Gewähr dafür bieten, daß sie ihrer Aufgabe voll gewachsen sind. —

Wettbewerbe.

Ein internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für 40 Villen für den Lido bei Venedig wird von der „Compagnia dei Grandi Alberghi“ in Venedig zum 30. Juni ds. Js. erlassen. Es handelt sich um die Bebauung eines Geländes, das sich im Umfang von etwa 70000 qm an der Strandpromenade des Lido zwischen dem „Grand Hotel des Bains“ und dem „Exelsior Palace“ hinzieht. Die Summe der Preise beträgt 25 000 Lire. Der Bebauungsplan und die Stillfassung sind den Bewerbern überlassen. Unterlagen durch die genannte Gesellschaft. —

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen neuen Zentralfriedhof in Köln liefen 66 Arbeiten ein, unter denen sich nach der Ansicht des Preisgerichtes ein des I. Preises würdiger Entwurf nicht befand. Den II. Preis von 5000 M. erhielten der Architekt Franz Roeckle und sein Mitarbeiter Knell in Frankfurt a. M. für den Entwurf „Amen“; zwei III. Preise von je 4000 M. wurden verliehen den Entwürfen „Campo Santo“ des Gartenarch. E. Hardt mit den Architekten Krämer & Herold, sowie „Statutum est usw.“ der Architekten K. Wach & H. Beck, sämtlich in Düsseldorf. 5 Entwürfe wurden für je 1000 M. angekauft. Sie stammen von den Architekten Prof. Paul Meissner in Darmstadt, Karl Stahl in Berlin-Wilmersdorf, O. Müller-Jena und Th. Nußbaum in Köln, Otto Eichert in Ludwigsburg, sowie Reg.-Bmstr. Stirn mit Friedhof-Verw. Nilgen in Köln. Ausstellung bis 10. Febr. Neumarkt 4—6 in Köln. —

Bei einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Bankgebäude in Segeberg unter 12 Architekten gingen 17 Entwürfe ein. Den I. Preis erhielt Architekt Hans Roß in Neumünster-Kiel, den II. und den III. Preis Architekt Karl Mannhardt in Kiel. Das Ergebnis des Wettbewerbes war ein sehr gutes. Es sind im Durchschnitt ausgezeichnete Arbeiten eingereicht worden. —

Zum internationalen Wettbewerb Hafen - Erweiterung Helsingborg (vergl. Jahrg. 1913, S. 952), der zum 15. Juli d. J. von der Hafenbau - Verwaltung ausgeschrieben ist, sei noch nachgetragen, daß der Entwurf sich hauptsächlich auf ein Gebiet südlich vom Nordhafen erstrecken soll, der in einem Plan 1:2000 (erhältlich vom Hafen-Ingenieur-Kontor nebst den anderen Unterlagen für 25 Kr.) näher bezeichnet ist. Zu entwerfen sind die Pläne für einen I. Ausbau mit einem Kostenaufwand von 5 Mill. Kr. (nicht einbegriffen die maschinellen Einrichtungen und die Lagerhäuser und Schuppen). Es soll dabei ein Industriehafen mit möglichst 100—150000 qm Fläche für Industrie - Grundstücke geschaffen und der Handelshafen entsprechend ausgebaut werden. Der neue Handelshafen soll vor allem dem Kohlenverkehr dienen, außerdem ein kleines Freihafen-Gebiet aufnehmen. Der alte Nordhafen soll dann ganz für den Stückgutverkehr bestimmt sein. Bei dem zweiten Ausbau sind Trocken- und Schwimm-Docks, Dampföhren - Liegeplätze usw. vorzusehen. Der Hafen soll Anschluß an den neu zu erbauenden Güter- und Rangierbahnhof erhalten, für den die Pläne schon vorliegen. Verlangt werden je 1 Plan 1:2000 für den ersten und zweiten Ausbau, Einzelzeichnungen 1:100 zu den Kais, Piers usw. des ersten Ausbaues, Standfestigkeits-Nachweise für diese Konstruktionen, Erläuterungs-Bericht und eingehende Kostenberechnung für den ersten Ausbau. Die Erläuterungen sind in schwedischer, dänischer, norwegischer, deutscher, englischer oder französischer Sprache zulässig. Das Gutachten des Preisgerichtes soll spätestens im September 1914 veröffentlicht werden. Die im Jahrgang 1913 genannten Preisrichter entscheiden frei über die Preisverteilung. Die ausgezeichneten Entwürfe werden Eigentum der Stadt, die sich ihre freie Verwendung vorbehält. Mitglieder der Hafenbau-Verwaltung dürfen sich nicht am Wettbewerb beteiligen. Etwaige Anfragen beantwortet der Hafen-Ingenieur in Helsingborg, Leutnant Alban Lange. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das Aufnahme - Gebäude des neuen Personen - Bahnhofes in Heidelberg ist von der „Vereinigung Heidelberger Architekten“ beim Stadtrat von Heidelberg angeregt worden. —

Zur Angelegenheit des Wettbewerbes der „Rheinischen Schuckert - Gesellschaft“ in Mannheim erhielten wir mit Bezugnahme auf unsere Schlußbemerkung in No. 5 der „Deutschen Bauzeitung“ vom Vorstand der Ortsgruppe „Nordbaden und Pfalz“ des „Bundes Deutscher Architekten“ die folgende dankenswerte Erläuterung: „Als dem Vorstand der Ortsgruppe „Nordbaden und Pfalz“ des „Bundes Deutscher Architekten“ die Absicht der „Rheinischen Schuckert-Gesellschaft“ der Erbauung eines neuen Verwaltungsgebäudes bekannt wurde, waren schon Angebote verschiedener Kollegen mit mehr oder weniger Erfolg bei dieser eingelaufen. Um ein sinnloses Konkurrenzlaufen mit Massenangebot von Plänen ohne jegliche Vergütung zu verhindern, setzte sich der Vorstand alsbald sowohl mit ihm bekannten Mitgliedern des Aufsichtsrates, wie mit der Direktion der Gesellschaft in Verbindung.“

Zunächst gewann der Vorstand den Eindruck, daß bei beiden wenig Neigung für Erlaß eines Wettbewerbes vorhanden sei; für einen allgemeinen gar keine, für einen örtlichen sehr wenig. Dagegen zeigten Mitglieder des Aufsichtsrates Entgegenkommen für einen unter Umständen auszuschreibenden engeren Wettbewerb. Die Direktion wiederum hatte mit einem Mannheimer Architekten bereits so weit gehende Verhandlungen gepflogen, daß ihr zunächst jedes Eingehen auf einen Wettbewerb überflüssig erschien. Diesen Standpunkt verließ die Direktion auch nicht, als sie in der ersten und einzigen Unterredung mit dem Vorsitzenden der Ortsgruppe des „B. D. A.“ diesem gegenüber, sich zum Erlaß eines öffentlichen Wettbewerbes bereit erklärte, lediglich um der Mannheimer Architektenschaft entgegen zu kommen und unter der Bedingung der Annahme eines schon vorher von ihr festgestellten Wettbewerbs-Programmes. Dieses unter obiger Voraussetzung abgefaßte Programm genügte allerdings den allgemeinen Wettbewerbs-Bedingungen in Rücksicht der Höhe der Preise sowie der Aussicht auf Bauleitung nicht. Gegenvorstellungen bezüglich der Bauausführung für den ersten Preisträger, sowie bezüglich Bekanntgebung eines ordnungsgemäßen Preisgerichtes wurden mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Bezüg-

lich der Preise sowie des Ablieferungs-Termines erzielte der Vorstand die Zusicherung nennenswerter Verbesserungen. Es muß konstatiert werden, daß in dieser Unterredung weder von einer Beratung, diese war vorher schriftlich durch Einsenden der allgemeinen Wettbewerbs-Bedingungen erfolgt, noch von einem „Gutheiß“ die Rede sein konnte; es galt lediglich, für die Kollegenschaft zu retten, was zu retten war.

In Anbetracht der schlechten Zeitläufe, in Erwägung, daß der Kollegenschaft in Mannheim die Mitbetätigung an dem immerhin bedeutungsvollen Bau nicht vorenthalten sein dürfte, wurden die Bedingungen, die den Wettbewerb einzig ermöglichten, alsdann von den Mitgliedern der Mannheimer Ortsgruppe des „Bundes Deutscher Architekten“ angenommen, worauf alsbald durch die „Rheinische Schuckert - Gesellschaft“ die Aufforderung zur Mitarbeiterschaft am Wettbewerb in den Tagesblättern an alle Mannheimer Architekten erging. Zu einer Gesamtberatung der hiesigen Architekten kam es nicht, da die Zeit drängte.

Von einem besonderen Dank unseres Vereins, wie ihn der Brief der „Rheinischen Schuckert - Gesellschaft“ an den Anonymus der „Deutschen Bauzeitung“ mitgeteilt, ist diesseits nichts bekannt; es müßte denn der übliche Dank gemeint sein, mit dem der gebildete Mensch dem anderen bei geschäftsmäßigen Abschlüssen zu quittieren pflegt.“

Wie uns weiter aus Mannheim mitgeteilt wird, sind zum Ablieferungstermin 26 Entwürfe eingereicht worden. —

Chronik.

Die Erlöser-Kirche in Gerolstein, ein Werk des Geh. Bt. Prof. Franz Schwechten in Berlin, ist am 15. Oktober v. Js. geweiht worden. Das Gotteshaus ist romanisch. Der Grundriß bildet ein Kreuz mit kurzen Seitenarmen; in der Hauptachse entwickelt sich die halbrunde Apsis. Ueber der Vierung erhebt sich ein achtseitiger, kuppelartiger Aufbau mit Zeltdach. Neben dem Chor steht ein diesen Aufbau überragender Turm mit Anklangen an die italienischen Glockentürme. —

Eine Angestellten-Siedlung in Berlin-Lichtenberg ist den Beamten der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft gewidmet und ist notwendig geworden durch die Anlage eines neuen großen Straßen-Bahnhofes in der Siegfried-Straße zu Lichtenberg. Mit der Aufnahme des Betriebes in diesem Bahnhof müssen 3000 Beamte und Angestellte nach Lichtenberg übersiedeln. Da Wohnungen in dem hierzu nötigen Umfang nicht vorhanden sind, so erwarb die Gesellschaft in der Nähe der Irrenanstalt Herzberge ein größeres Gelände zu einer eigenen Siedlung, das im Süden von der Herzberg-Straße, im Westen von der verlängerten Siegfried-Straße, im Norden und im Osten von zwei neuen Straßen begrenzt wird. Das Gelände wird durch 2 sich kreuzende, nach den Himmelsrichtungen laufende Hauptstraßen von 12 m Breite in 4 ungleiche Wohnviertel zerlegt, die durch Wohnstraßen von 4—8 m Breite untergeteilt sind. In der Mitte der Siedlung wird sich auf einem größeren Platz ein Haus für die geselligen Zwecke der Angestellten erheben. An den Straßen sollen sich etwa 100 Einfamilien-Häuser, etwa 200 Häuser für 3 und 4 Familien, sowie 300 Häuser für 2 Familien erheben. Das Reihenhäuser herrscht vor, doch ist auch das freistehende Einzelhaus berücksichtigt. —

Ein Neubau des König Ludwig - Bades Nürnberg - Fürth ist Ende des Jahres 1913 seiner Bestimmung übergeben worden. In der Mitte zwischen Nürnberg und Fürth liegt an der Pegnitz die schon vor einigen Jahren geschaffene Kur - Anlage, deren Heilquelle einen fortgesetzt gesteigerten Besuch fand, der den Neubau der Bade-Anlagen nötig machte. Er erfolgte nach den Entwürfen des Architekten Prof. Dr. E. Vetterlein in Darmstadt. Das König Ludwig-Bad schließt sich mit der Hauptfront und dem Haupteingang an der Kurgarten-Straße östlich an die Park-Anlagen der König Ludwig-Quelle an. Im Repräsentationsbau befinden sich die Warthallen, um die sich im Erdgeschoß die Verwaltungs- und Kassenräume und das Lesezimmer, im Obergeschoß das Sprechzimmer, Wartezimmer und Laboratorium des Arztes sowie die Inhalationsräume gruppieren; ferner sind in diesem Gebäudeteil die Haupttreppen und der Personen-Aufzug untergebracht. Während in diesem Teil des Hauses auf einen behaglichen Eindruck Wert gelegt wurde, war für den zweiten an diesen Kopfbau sich rückwärts anschließenden Teil, den Bäderflügel, in erster Linie die Hygiene bestimmend. Dieser Flügel enthält die eigentlichen Thermalbäder, denen seitlich je zwei Ruhezellen angegliedert sind. Im Erdgeschoß werden die Bäder für Herren, im Obergeschoß die für Damen und Kinder verabreicht. Die Gesamtfläche der Kur-Anlagen einschließlich König Ludwig-Bad und Kasino-Restaurant, Heil- und Tafelwasser-Füllanlagen, Lagerräumen usw. umfaßt rund 55000 qm. Von den Anlagen der König Ludwig-Quelle wird ein Verbindungsweg zum Fürther Stadtpark hergestellt. —

Inhalt: Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien. (Schluß.) — Zur Baumeisterfrage. (Schluß.) — Rechtsfragen. — Tote. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Hierzu eine Beilage: Der Neubau des Wiener Konzerthauses und der k. k. Akademie für Musik und darstellende Kunst in Wien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.